



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 226]

नई दिल्ली, सोमवार, जून 22, 2015/आषाढ़ 1, 1937

No. 226]

NEW DELHI, MONDAY, JUNE 22, 2015/ ASADHA 1, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**बधिसूचना**

मुंबई, 16 जून, 2015

सं. टीएएमपी/15/2015-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा कांडला पत्तन पर बिल्ड, आपरेट, ट्रांसफर(बीओटी) आधार पर, बर्थ सं. 11 और 12 पर कंटेनर टर्मिनल के अपग्रेडेशन, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए, कांडला पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**मामला सं. टीएएमपी/15/2015-केपीटी**

कांडला पत्तन न्यास

.....

आवेदक

कोरम

(i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश**(मई 2015 के 15वें दिन पारित)**

यह मामला, इस प्राधिकरण द्वारा जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास(जेएनपीटी) हेतु कंटेनर प्रहस्तन सुविधा के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाते हुए, कांडला पत्तन पर बर्थ सं 11 व 12 पर कंटेनर टर्मिनल के अपग्रेडेशन, प्रचालन और अनुरक्षण हेतु बिल्ड, आपरेट, ट्रांसफर आधार पर संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए, कांडला पत्तन न्यास(केपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. केपीटी द्वारा उनके अप्रैल 2015 के वर्तमान प्रस्ताव में किए गए निवेदन से पूर्व यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण के सिद्धान्तों का अनुसरण करते हुए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.4 के अनुरूप और केपीटी के प्रस्तुत प्रस्ताव के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते हुए, कांडला पत्तन में बर्थ सं. 11 और 12 पर कंटेनर टर्मिनल के लिए पीपीपी पद्धति के आधार पर 'जहां है जैसा है' के आधार पर 28 नवम्बर, 2014 को एक आदेश सं. टीएएमपी/43/2014-केपीटी पारित किया गया था।

2.2 इसके पश्चात प्राधिकरण ने कथित आदेश में अनुमोदित संदर्भ शुल्क की समीक्षा करने के मामले में कार्रवाई के दौरान एक प्रत्याशी बोलीदाता से प्राप्त संदर्भ के परिप्रेक्ष्य में, केपीटी के निवेदन के आधार पर 28 नवम्बर 2014 के आदेश की समीक्षा करते हुए 5 फरवरी 2015 को एक आदेश पारित किया था।

2.3. प्राधिकरण ने कथित समीक्षात्मक आदेश में 28 नवम्बर 2014 को अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क में, टर्मिनल की इष्टतम क्षमता पर पुनर्विचार किया है। केपीटी और प्रत्याशी बोलीदाता के निवेदन के आधार पर इस प्राधिकरण ने नवम्बर 2014 के आदेश में टर्मिनल की मूल्यांकित इष्टतम क्षमता 6,37,728 टीईयू/वर्ष को संशोधित कर फरवरी 5, 2015 के समीक्षा आदेश में 6,00,000 टीईयू प्रतिवर्ष कर दिया है।

3.1. तत्पश्चात केपीटी द्वारा उनके 07 मार्च 2015 में पत्र के अंतर्गत कांडला पत्तन पर बीओटी आधार पर आदेश सं टीएएमपी/43/2013-केपीटी दिनांक 04 अक्टूबर 2013 के अंतर्गत टूना टेकरा पर कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रस्तावित परियोजना हेतु संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया।

3.2. केपीटी द्वारा उनके दिनांक 07 मार्च के पत्र के अंतर्गत किए गए मुख्य निवेदन इस प्रकार हैं :-

- (i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के दिनांक 05 फरवरी, 2015 के आदेश के अंतर्गत समीक्षाकृत अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क के आधार पर कीमतों की बोली की अंतिम तिथि 16-01-2015 से 16-2-2015 और 02-03-2015 तक दो बार बढ़ाए जाने के बाद भी केपीटी को परियोजना के लिए कोई बोली प्राप्त नहीं हुई है।
- (ii) प्रत्याशी बोलीदाताओं ने प्रतिवेदन किया कि है कि अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क निचले स्तर का है जिससे प्रस्तावित परियोजना को व्यावहारिक रूप देने में कठिनाई होगी तथा उन्होंने बोली प्रक्रिया में भरपूर रुचि नहीं दिखाई है। केपीटी ने उनमें से एक प्रत्याशी बोलीदाता अर्थात् यूएलएआईपीएल के प्रतिवेदन का उद्धरण भी प्रस्तुत किया है जो कि इस प्रकार है :

‘यह पाया गया है कि एक 20 फुट वाले भारित कंटेनर के प्रहस्तन के लिए दर केवल रु. 140.81 प्रति टीईयू बढ़ गई है। इस संबंध में कृपया महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को संबोधित हमारा प्रतिवेदन सं. पीजीडी/यूएलए/केपीटी/सीपीटी/092014 दिनांक 8.12.2014 देखें। हमारे विभिन्न प्रतिवेदनों में यह बात भी कही गई है कि यह परियोजना तब तक व्यावहारिक नहीं हो सकती जब तक कि मूल प्रशुल्क कम से कम रु. 3600/टीईयू नहीं हो जाता है। हमने अपने पत्र में यह कहा है कि एक ऐसा महत्वपूर्ण घटक जो इस परियोजना की व्यावहारिकता को पूरी तरह प्रभावित करता है वह है: इस परियोजना के लिए निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क। इस परियोजना के लिए आकलित रु. 316.65 करोड़ की पूंजी लागत, वास्तव में बहुत अधिक यानि लगभग रु. 700 करोड़ (उपकरणों के बदलाव की लागत सहित) होगी। जैसा कि परियोजना में मौजूदा उपकरणों को लेने की बात कही गई है, उन्हें शीघ्र बदलने की आवश्यकता पड़ेगी लेकिन महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण इन उपकरणों के शीघ्र बदले जाने पर सहमत नहीं है। क्योंकि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में इसकी गणना अनुमत्त नहीं है। यद्यपि यह ठीक है कि संदर्भित दिशानिर्देशों में उपकरणों के बदलने पर लागत पर विचार नहीं किया गया है, उपकरणों के शीघ्र बदले जाने की लागत को परियोजना के घटक के तौर पर शामिल किये जाने की आवश्यकता है। परियोजना की लागत वास्तविक लागत इसकी आरंभिक आकलित लागत से दोगुनी होगी।

कांडला पत्तन पर बोलीदाताओं से 17.1.2015 को बोली से पूर्व हुई बैठक में पत्तन ने स्पष्ट किया था कि पत्तन के पास उपकरण का स्वामित्व नहीं है और उपकरण एक पंचाट का मामला है और उसके तथा पिछले प्रचालक के बीच चल रहा है। उन्होंने यह भी स्पष्ट किया है कि यदि पत्तन को यह उपकरण दे दिया जाता है तब भी यह पत्तन उपकरण का स्वामित्व नये रियायतग्राही को स्थानांतरित नहीं करेगा और इस उपकरण को लाइसेंस धारक के तौर पर प्रयोग किया जाएगा। इस परिप्रेक्ष्य में कि रियायतग्राही को इस उपकरण का भुगतान करना है, वह उपकरण पर किसी प्रकारका मूल्यहास का दावा नहीं करेगा जैसा कि आम तौर पर अन्य उपकरणों के मामले में संभव होता है। रियायतग्राही, उपकरण के स्वामित्व के अभाव में बैंकों से किसी प्रकार की वित्तीय सहायता नहीं ले सकेगा। इस परियोजना के लिए वित्त केवल प्रशुल्क बढ़ाकर ही जुटाया जा सकता है।

संशोधित दरों के अनुसार परियोजना के आईआरआर की गणना भी बहुत कम निकलती है तथा कई वर्षों तक के लिए नकद हानि भी आंकी गई है। वास्तव में इस पत्तन में किसी अन्य टर्मिनल के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत लागू उच्चतम प्रशुल्क, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अंतर्गत, पत्तन टर्मिनलों के लिए, अगले 5 सालों के लिए विचार किया जा सकता है। इसलिए प्रचालक प्रशुल्क दिशा निर्देश 2013 के अनुसार टूनाटेकरा टर्मिनल के लिए भी अधिसूचित दरों का पात्र है।

उपर्युक्त परिप्रेक्ष्य में संदर्भ प्रशुल्क को उपयुक्ततः संशोधित करने की कार्यवाही की जाए।'

3.3. उपर्युक्त परिस्थिति और मुख्यतः निम्न प्रशुल्क होने और बोलीदाताओं की सकारात्मक प्रतिक्रिया न मिलने के कारण तथा बोलीदाताओं के प्रतिवेदनों पर विचार करने के परिणामस्वरूप केपीटी ने परियोजना को पुनः संरचित करने का प्रस्ताव किया तथा तदनुसार टूना टेकरा पर कंटेनर टर्मिनल की परियोजना के लिए पूर्व अनुमोदित प्रशुल्क को अपनाते हुए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 1.4 के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क पर विचार करने निर्णय लिया है।

3.4. इस परिप्रेक्ष्य में, केपीटी द्वारा कांडला पत्तन पर टूना टेकरा पर कंटेनर टर्मिनल के लिए बीओटी आधार पर इस प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएएमपी/43/2013/केपीटी दिनांक 04 अक्टूबर, 2013 के आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क के आधार पर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के आदेश सं टीएएमपी/95/2000-विविध दिनांक 16 जनवरी 2015 के आदेशानुसार अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क में 3.78 प्रतिशत की बढ़ोतरी करते हुए, प्रस्तावित परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदन के लिए अनुरोध किया है।

4.1. केपीटी के प्रस्ताव दिनांक 07 मार्च, 2015 के प्रस्ताव की प्राथमिक जांच करने पर, केपीटी को हमारे दिनांक 13 मार्च, 2015 के पत्र के अंतर्गत प्रस्ताव का पुनः अवलोकन करने के पश्चात प्रस्ताव में पाए गए कुछ अंतर-भेद और कमियों के परिप्रेक्ष्य में, संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था।

4.2. केपीटी द्वारा उनके 04 अप्रैल, 2015 के पत्र में विषयगत प्रस्ताव पर, हमारे द्वारा बताए गए अंतर-भेदों/कमियों के संबंध में अपने प्रत्युत्तर दे दिए गए हैं तथा संशोधित प्रस्ताव भी प्रस्तुत कर दिया है। हमारे 13 मार्च, 2015 के पत्र में उठाए गए बिंदुओं और तदनुसार केपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रत्युत्तरों का सारांश नीचे तालिका में प्रस्तुत है:

क्रम सं.	हमारे(प्राधिकरण के) संप्रेक्षण(अबजर्वेसंस)	केपीटी के उत्तर
(i)	केपीटी के प्रस्ताव पर आधारित टूना टेकरा पर कंटेनर टर्मिनल के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क संदर्भ प्रशुल्क है न कि अपफ्रंट प्रशुल्क। दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार महापत्तन न्यास, अपने पत्तन या किसी अन्य महापत्तन के लिए अनुमोदित उच्चतम अपफ्रंट प्रशुल्क ही लागू कर सकता है। महापत्तन प्रस्तावित सुविधा हेतु अपनाये गये अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए विस्तृत एवं संतोषजनक औचित्य देगा। इससे पूर्व प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क निम्न होने के कारण बोलियां प्राप्त नहीं हुई हैं, किसी अन्य महापत्तन न्यास पर अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाए जाने के लिए केवल ऐसा उल्लेख कर देना पर्याप्त नहीं है।	आवश्यक औचित्य केपीटी के दिनांक के 7 मार्च, 2015 के प्रशुल्क प्रस्ताव में दे दिया गया है। यह और उल्लेख किया जाता है कि प्रत्याशी बोलीदाता ने महसूस किया कि प्रशुल्क दिशानिर्देश-2008 के अनुसार निर्धारित यह प्रशुल्क बहुत कम हैं। यह परियोजना एक विशिष्ट परियोजना है और इसमें कंटेनरों का आवागमन पूर्णतया आरंभिक स्थिति से होना है। इसके पश्चात कोई बोली प्राप्त नहीं हुई है। संभवतः प्रत्येक बोलीदाता को यह परियोजना आर्थिक दृष्टि से व्यावहारिक प्रतीत नहीं हुई है। अतः केपीटी द्वारा टूना टेकरा पर मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क के आधार पर संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है। यह भी उल्लेख किया जाता है कि इसी के समान ही प्राधिकरण द्वारा चेन्नई पत्तन न्यास पर जवाहर डॉक (पूर्वी बर्थ) कंटेनर टर्मिनल और पाराद्वीप पत्तन न्यास पर कंटेनर और साफ कार्गो के प्रहस्तन के लिए 'बहुमुखी बर्थ का विकास' हेतु पहले ही ऐसा प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।
(ii)	प्रस्ताव के साथ संलग्न परिशिष्ट-ख में पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक, दिशानिर्देश-2008 में निर्धारित 25 चाल/क्रेन/घंटा की मानक दर के अनुसार नहीं हैं और इन पर प्राधिकरण द्वारा टूना टेकरा सहित अन्य महापत्तनों की सभी कंटेनर टर्मिनल परियोजनाओं के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए विचार किया गया है जिसे केपीटी ने अपनाने के लिए प्रस्ताव रखा है।	केपीटी द्वारा इस कारण 20 चाल/क्रेन/घंटा कार्य निष्पादन मानक का प्रस्ताव रखा है क्योंकि प्रस्तावित परियोजना में क्रेन पुरानी हैं तथा चार में से दो क्रेन कम क्षमता वाली हैं तथा सितंबर 2013 से प्रयोग में नहीं हैं। फिर भी यह उल्लेख करना उचित होगा कि पीपीपी प्रचालक इन क्रेनों को उनके शेष कार्यजीवन के 12 वर्ष पूरे होने के बाद बदल देगा। इसके अतिरिक्त महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को दिशानिर्देश 2013 के अनुसार कार्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव महापत्तनों द्वारा दिया जाना चाहिए परंतु इस संबंध में दिशानिर्देशों में कोई हवाला नहीं दिया गया है।
(iii)	इसलिए केपीटी को दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.2 के अनुसार अपने पत्तन में या किसी अन्य महापत्तन न्यास में अपनाए जा रहे अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाते हुए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। ऐसा करते समय केपीटी से यह भी अनुरोध किया गया है कि केपीटी द्वारा अपनाया जाने वाला अपफ्रंट प्रशुल्क बर्थ सं 11 व 12 पर किस प्रकार प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए उचित है इसका विस्तृत और पर्याप्त संतोषजनक औचित्य बताएं।	इसलिए प्राधिकरण के दिशानिर्देश 2008 के अनुसार जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास(जेएनपीटी) पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अनुमोदित अपफ्रंट अप्रशुल्क प्रस्ताव पर आधारित, कांडला पत्तन न्यास पर बीओटी आधार पर बर्थ सं. 11 व 12 पर कंटेनर टर्मिनल के प्रचालन और अनुरक्षण परियोजना के लिए संशोधित संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव अनुमोदित करने का अनुरोध किया गया था।

4.3 केपीटी ने, उठाए गए प्रश्नों के उत्तर देते हुए संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। केपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित परियोजना हेतु संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए, इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं टीएएमपी/29/2013 जेएनपीटी दिनांक 13 अगस्त 2013 के अंतर्गत प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.2 का अनुसरण करते हुए जे एन पी टी पर कंटेनर टर्मिनल के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाने का प्रस्ताव रखा है। केपीटी के दिनांक 4 अप्रैल 2015 के संशोधित प्रस्ताव के मुख्य बिंदुओं का सारांश इस प्रकार है:

- (i) प्रस्तावित परियोजना में बुनियादी आवश्यकताओं का विकास, उपयोगिता तथा प्रचालन और अनुरक्षण कार्यों का उपर्युक्त संदर्भित बर्थ सं 11 और 12 पर बीओटी आधार पर बाहरी एजेंसियों को देना शामिल है।

- (ii) (क) बर्थों का विवरण :

घटक	आयाम
11वीं बर्थ	264 मी. x 55.65 मी.
12वीं बर्थ	281 मी. X 54.6 मी

- (ख). 11वीं व 12वीं बर्थों पर अधिकतम बड़े आकार के ठहराए जा सकने वाले पोतों का अधिकतम आकार क्रमशः 65000 डीडब्ल्यूटी और 75000 डीडब्ल्यूटी।

- (iii) इष्टतम क्षमता

परियोजना की क्षमता (11वीं और 12वीं कंटेनर बर्थ के लिए) पहले ही 0.6 मिलियन टीईयू प्रतिवर्ष के लिए तैयार की जा चुकी है।

- (iv) बैक-अप क्षेत्र:

यार्ड की इष्टतम क्षमता एक वर्ष में यार्ड से गुजरने वाले कंटेनरों की अधिकतम संख्या (टीईयू में) का 70 प्रतिशत होती है। परियोजना के लिए कुल बैक-अप क्षेत्र परियोजना के लिए निर्दिष्ट क्षमता के आधार पर महापत्तन प्राधिकरण के दिशानिर्देश-2008 के अनुसार की गणना इस प्रकार की गई है :

जी = कुल भूमि खंड (टीईयू में) = 286 स्लॉट x हैक्टेअर

एच = औसतन स्टेक ऊंचाई = 2.5

पी = अवधि, दिनों में = 365

एस = सर्ज घटक = 1.3

डी = औसतन टहराव समय = निर्यात के लिए 4 दिन, आयात के लिए 2 दिन (औसत टहराव समय = 3 दिन मानते हुए)

अतः 0.6 मिलियन टीईयू की क्षमता के लिए प्रदत्त क्षेत्र की गणना इस प्रकार की गई है :

कुल हैक्टेअर = परियोजना की क्षमता / $((0.7 * 286 \text{ स्लॉट} * \text{औसतन स्टेक ऊंचाई} * \text{अवधि}) / (\text{सर्ज घटक} * \text{औसतन टहराव समय}))$

= 12.80 हैक्टेअर (है.) [पूर्णांक 15 हैक्टेअर]

अतः यार्ड क्षेत्र 15 हैक्टेअर माना जाता है।

- (v) 11वीं व 12वीं बर्थ के पीछे के बैक-अप क्षेत्र के पीछे उपलब्ध मौजूदा रेल स्थान तथा इस स्थान के साथ जुड़ा हुआ 3.2 हैक्टेअर का विकसित क्षेत्र रैकों से आईसीडी कंटेनर की प्री स्टेकिंग के लिए की लदाई/उतराई, को/से क्षेत्र पत्तन द्वारा के लिए सौंपा जाएगा। यह क्षेत्र उपर्युक्त 15 हैक्टेअर वाले स्टेक यार्ड के अलावा है जो 11वीं व 12वीं बर्थ के पीछे है। अतः अवंटन किया जाने वाला कुल भू-खंड 18.2 हैक्टेअर होगा। मौजूदा रेल लाइन रियायतग्राही को अपने स्तर पर रैक की लम्बाई के अनुसार, अपनी लागत से बढ़ानी होगी।

(vi) जेट्टी और पहुंच वाले चैनल से लगते हुए स्थानों से मुख्य गाद या अनुरक्षण गाद का निकाला जाना:

रियायत प्रदान करने वाला प्राधिकरण उपर्युक्त कंटेनर बर्थों के साथ साथ, नौचालन में 13 मीटर का 'ड्राफ्ट' तथा गाद की गहराई (ड्रेज्ड डेप्थ) के लिए 13 मीटर का क्षेत्र प्रदान करेगा। लेकिन नौचालन चैनल में ऐसा 'ड्राफ्ट' चैनल में पर्याप्त उच्च ज्वार होने पर ही उपलब्ध रहेगा।

(vii) **परियोजना के लिए परिसंपत्तियां :**

(क). केपीटी ने उन परिसंपत्तियों की निम्नलिखित सूची तैयार की है जो पहले से ही केपीटी के पास मौजूद है और वे वीओटी प्रचालक को सौंपी जाएंगी :

- (i) आरएमक्यूसी 4 नग, क्षमता 50 टी (विस्तारक अधीन)।
- (ii) आरटीजीएस - 4 नग, क्षमता 40 टी।
- (iii) रीच स्टेकर - 4 नग, क्षमता 40 टी।
- (iv) प्राईम मूवर्स - 15 नग
- (v) ट्रेलर्स लंबाई (45 फुट) - 14 नग
- (vi) उपस्टेशन के विद्युतीय उपकरणों का स्थापन जिसमें ट्रांसफार्मर, पेनल, डीज़ल जेनसेट, प्रकाश सतंभ आदि शामिल हैं।
- (vii) विविध चल संपत्तियां/उपकरण जो कार्य स्थान पर हैं जैसे कि भंडार गृह में कंटेनर, औजारों सहित मिनी वर्कशाप, तेल ड्रम, पीवीसी टैंक, अतिरिक्त बैटर्स, हार्डिड्रा एयर कंप्रेसर (ट्रॉली केबिन पर) आदि।

(ख). वीओटी प्रचालक के द्वारा प्रयोग में लाई जाने वाली, परियोजना की अन्य केपेक्स मदों की सूची इस प्रकार है:

- (i) रियायत प्रदानकर्ता प्राधिकरण द्वारा रियायतग्राही को सौंपे जाने वाले मौजूदा सभी उपकरणों की मरम्मत।
- (ii). अतिरिक्त उपकरण आरटीजीसी - 4 नग तथा ट्रैक्टर ट्रेलर - 9 नग का प्रापण.
- (iii). 15 हैक्टेअर के बैक अप क्षेत्र का विकास जिसमें कंटेनर स्टेक यार्ड का विकास, पंप घर का निर्माण, पंप और वहनीय जल स्रोत का प्रबंध भी शामिल है। रेत भराई पेवर ब्लाक प्रदान करना आदि 11वीं व 12वीं बर्थों के पीछे बैक अप क्षेत्र के पीछे रेल स्थान के साथ साथ 3.2 हैक्टेअर के विकसित क्षेत्र पर।
- (iv). 11 के वी के विद्युत उपस्टेशन, विद्युतीय, सूचना तकनीक और प्रकाश प्रणाली।
- (v). अग्नि शमन, अग्निशामक और जल आपूर्ति लाइनें।
- (vi). परियोजना के सुचारु रूप से निर्माण और संचालन के लिए कोई अन्य बुनियादी आवश्यकता।

नोट: केपीटी द्वारा इस प्रस्ताव में लागत पूंजी का उल्लेख नहीं किया गया है क्योंकि यह परियोजना जेएनपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाने के लिए है।

(viii) जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल का अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाने हुए, परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण।

(क) केपीटी ने पुनः उल्लेख किया है कि उसे प्राधिकरण द्वारा नवंबर 2014 को अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क और समीक्षा आदेश दिनांक 05 फरवरी 2015 के आधार पर प्रस्ताव-अनुरोध(आरएफपी) प्रस्तुत करने की अंतिम तिथि तक परियोजना के लिए कोई बोली प्राप्त नहीं हुई।

- (ख) इस प्रकार केपीटी परियोजना के प्रशुल्क सहित परियोजना के निर्माण की समीक्षा की जा रही है। पुनः संरचना और बोलीकारों के प्रतिवेदनों पर विचारकरते हुए केपीटी, दिशानिर्देश 2008 के अधीन, जेएनपीटी कंटेनर प्रहस्तन सुविधा के लिए महापत्तन द्वारा निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाते हुए संदर्भ प्रशुल्क निश्चित करने पर गौर कर रही है।
- (ix) केपीटी ने प्रत्याशी बोलीकारों अर्थात् मै. युनाइटेड लाइनर एजेंसीज़ आफ इंडिया (प्रा) लि. (यूएलएआईपीएल) द्वारा कांडला पत्तन न्यास को उनके पत्र दिनांक 08 दिसंबर 2014 और 19 जनवरी 2015, यूएलएआईपीएल द्वारा 12 जन. 2015 को केपीटी से आरएफक्यू स्तर पर पूछताछ, यूएलएआईपीएल का दिनांक 23 जनवरी 2015 का पोत परिवहन मंत्रालय को पत्र तथा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को 21 जनवरी 2015 को लिखे गए पत्रों में इस परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिये गये प्रतिवेदनों का एक सारांश (परिशिष्ट-ग पर संलग्न) प्रस्तुत किया है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि यूएलएआईपीएल द्वारा 08.12.2014 को दिए गए प्रतिवेदनों की प्रति महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को भी भेजी गई थी। यूएलएआईपीएल द्वारा दिए गए 8.12.2014 और 21.10.2015 को प्रस्तुत प्रतिवेदनों पर 05 फरवरी 2015 को समीक्षा आदेश जारी करके कार्रवाई की जा चुकी है। यूएलएआईपीएल द्वारा केपीटी और टीएएमपी को दिये गये प्रतिवेदनों के संदर्भ में परिशिष्ट-ग में दिए गए बिंदुओं का सारांश नीचे दिया जाता है:
- (क) यूएलएआईपीएल के केपीटी को पत्र –
- (i) यूएलएआईपीएल का केपीटी को पत्र दिनांक 08 दिसंबर 2014।
- (यह पत्र महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को भी संबोधित किया गया था और दिनांक 05 फरवरी 2015 के समीक्षात्मक आदेश के अंतर्गत इस पर कार्रवाई हो चुकी है)
- (क) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क केपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों से कम है। इससे परियोजना की व्यावहारिकता पर असर पड़ेगा।
- (ख) निम्न प्रशुल्क दरों के कारण बोलीदाता सक्रिय भागीदारी से दूर रहेंगे।
- (ग) वर्तमान कंटेनर टर्मिनल, मौजूदा उपकरणों सहित एक अन्य पीपीपी प्रचालक को सौंपने का प्रस्ताव है। पत्तन ने मार्च 2014 में जारी आरएफक्यू में बहुत ही उच्च क्षमता और उच्च लागत-पूंजी का पूर्वाभास किया है। परियोजना की कुल आकलित लागत 800000 टीईयू क्षमता सहित 608.15 करोड़ थी।
- (घ) प्रत्याशी बोलीदाताओं ने बताया कि यदि परियोजना में भागीदारी को आकर्षित किया जाना है तो परियोजना के मानदंडों में कमी करनी होगी जैसे कि उच्च क्षमता और पूंजी लागत की सीमा की कोई निश्चित बारंटी नहीं होती है। कांडला क्षेत्र में कंटेनर प्रहस्तन क्षमता पहले से ही पर्याप्त है। कांडला में जीएमबी पत्तनों के साथ कड़ी स्पर्धा है क्योंकि वे सागर तट के उसी पृष्ठ भाग में कार्य करते हैं। केपीटी द्वारा टूना टेकरा में अतिरिक्त बुनियादी संरचना की योजना भी बनाई जा रही है।
- (च) इन परिस्थितियों में इस परियोजना को बोलीदाताओं के लिए संभव और आकर्षक बनाने के लिए परियोजना से संबंधित सुविधाओं को इस प्रकार इष्टतम करना होगा कि परियोजना का कार्यक्षेत्र और परियोजना लागत, निवेश के मूल स्तर पर हो और मूल क्षमता और प्रशुल्क को निकटवर्ती पत्तनों के शुल्क से नीचे रखा जाए। केपीटी द्वारा समीक्षा किये जाने के पश्चात एक बेहतर व्यावहारिक परियोजना तैयार की गई जिसमें क्षमता 6 लाख टीईयू और लागत पूंजी कम करके लगभग रु. 315 करोड़ रखी गई है।
- (छ) टूना टेकरा कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क आधार बनना चाहिए था लेकिन ये दरें भी उच्च हैं। परियोजना की सफलता में रुचि रखने वाले बोलीदाताओं के मद्देनजर हमने पत्तन को पहले कहा था कि कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्क बहुत ऊंचा नहीं होना चाहिए क्योंकि टर्मिनल में ड्राफ्ट, क्रेन-आउटरीच, क्रेन स्पीड, टाईडल मेरीन एक्सेस, मल्टीपल रेल गेज़ और बर्थ में स्पर्धा की दृष्टि से अंतः संघटन निम्न स्तर का है। परंतु साथ-साथ यदि प्रशुल्क बहुत कम निर्धारित किया जाता है तो इससे आईआरआर बहुत कम प्राप्त होगा और परियोजना अव्यावहारिक हो जाएगी। कांडला पत्तन ने इन बिंदुओं का संज्ञान लिया है।

(ii) यूएलएआईपीएल का केपीटी को पत्र दिनांक 19 जनवरी 2015 :-

- (क) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा परियोजना के लिए अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क बहुत कम है। प्रचालक को ऐसे निम्न प्रशुल्कों से बहुत हानि होगी। प्रचालक, टूना टेकरा कंटेनर टर्मिनल के लिए अधिसूचित दरें (जो कि बहुत अधिक हैं) का प्रशुल्क दिशानिर्देश के 2013 के अनुसार हकदार है। फिर भी इस परियोजना के लिए प्रशुल्क अलग से निर्धारित करने का निर्णय लिया गया था।
- (ख) निश्चित प्रशुल्क बहुत कम है और इससे परियोजना को मूर्त रूप देने में बाधा होगी। पत्तन कृपया स्थिति की समीक्षा करे और महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण/सरकार के साथ प्रशुल्कों की समीक्षा का मामला उठाए।

(यूएलएआईपीएल के द्वारा उपर्युक्त पत्र में उठाए गए बिंदुओं को उनके 08 दिसंबर 2014 के पहले प्रत्यावेदन में भी उठाया गया है।)

(iii) यूएलएआईपीएल का केपीटी को पत्र दिनांक 12 फरवरी 2015।

[प्राधिकरण द्वारा पारित 05 फरवरी, 2015 के समीक्षा आदेश के पश्चात।]

- (क) संशोधन के परिणामस्वरूप एक 20 फुट वाले भारित कंटेनर के लिए मूल दर केवल रु 140.81 प्रति टीईयू अधिक हो गई है।
- (ख). यूएलएआईपीएल ने अपने पत्र दिनांक 08 दिसंबर 2014 के पत्र का हवाला दिया है।
- (ग) यह परियोजना तब तक व्यावहारिक नहीं हो पाएगी जब तक कि बुनियादी प्रशुल्क कम से कम रु. 3600/टीईयू नहीं कर दिया जाता है।
- (घ) परियोजना की लागत पूंजी जो रु.316.65 करोड़ आकलित की गई है वास्तव में बहुत अधिक होगी और उपकरणों के बदलने की लागत को लेकर यह लगभग रु.700 करोड़ की रेंज में होगी।
- (ङ.) रियायतग्राही द्वारा उपकरण की पूरी अदायगी की जानी है लेकिन रियायतग्राही इन उपकरणों पर किसी मूल्य ह्रास का दावा करने योग्य नहीं होगा जैसा कि अन्य परियोजनाओं में किया गया है। रियायतग्राही इन उपकरणों का स्वामित्व न होने के कारण बैंकों से किसी प्रकार की वित्तीय सहायता नहीं ले पाएगा। इस परियोजना को सफल बनाने के लिए केवल एक ही विकल्प शेष है कि प्रशुल्क की दरों को संशोधित करके उन्हें बढ़ाया जाए।
- (च) संशोधित प्रशुल्क दरों पर भी परियोजना का आईआरआर बहुत कम है। कई वर्षों तक के लिए नकद हानि को दर्शाया गया है।
- (छ) इसलिए प्रचालक, टूना टेकरा कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के अनुसार अधिसूचित दरों का हकदार है।

(ख) यूएलएआईपीएल का केपीटी को पत्र दिनांक 21 जनवरी 2015।

- (i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने बर्थों की क्षमता 6,37,728 टीईयू परिकलित की थी जबकि केपीटी ने टर्मिनल क्षमता 600000 टीईयू परिकलित की है। उच्च क्षमताओं का मूल्यांकन करने के कारण ही निम्न प्रशुल्क दरें निर्धारित हुई हैं।
- (ii) हमारे दिनांक 08 दिसंबर 2014 के प्रतिवेदनमें दिए गए विस्तृत कारणों से टर्मिनल की इष्टतम क्षमता बहुत कम आएगी।
- (iii) आरंभिक पूंजी लागत रु.316.65 करोड़ आंकी गई है। वास्तविक पूंजी लागत बहुत अधिक होगी। बदले जाने वाले उपकरणों की लागत के मद्देनज़र यह लगभग रु.700 करोड़ होगी।
- (iv) परियोजना में मौजूदा पुराने उपकरणों को लेने की बात की गई है और उन्हें नयी परियोजनाओं से पूर्व बदलने की आवश्यकता होगी। 8 उपकरण जिनमें 4 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी हैं को 10 से 15 सालों में बदलने की आवश्यकता पड़ेगी।

- (v) यदि इस घटक पर गौर किया जाता तो परिकलित संदर्भ प्रशुल्क बहुत अधिक होता और परियोजना की वित्तीय व्यावहारिकता में सुधार हो जाता ।। प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित परियोजना का आईआरआर बहुत कम और कई वर्षों तक नकद हानि दर्शायी गई है जो इसके वित्तीय स्वरूप का समर्थन नहीं करती है और इससे वित्तीय संवृत्ति संभव नहीं होगी। यही परियोजना तभी व्यावहारिक हो पाएगी यदि प्रशुल्क को लगभग रु.3600/- प्रति टीईयू कर दिया जाए।
- (ग) यूएलएआईपीएल द्वारा महापत्तन प्राधिकरण को प्रेषित इसके दिनांक 08 दिसंबर 2014 और 21 जनवरी 2015 के पत्रों के प्रत्यावेदनों पर 05 फरवरी 2015 के समीक्षा आदेश के अनुसार कार्रवाई की जा चुकी है।
- (ख) संक्षेप में, केपीटी ने अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा निर्देश 2008 के अधीन जेएनपीटी पर कंटेनर प्रहस्तन सुविधा के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क के आधार पर परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क अपनाए जाने के लिए प्रस्ताव किया है। उपर्युक्त परियोजना में अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क को 01 जन. 2008 को थोक मूल्य सूचकांक के आधार पर अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा घोषित बढ़ोतरी के अनुसार 31.58 प्रतिशत बढ़ा दिया गया है।
- (xi). प्रशुल्क सूत्र के अंतर्गत सामान्य तथा बर्थ भाड़ा प्रभार और कंटेनर प्रहस्तन और अन्य सेवाओं के प्रभार आते हैं। लेकिन केपीटी ने बर्थ का पहले से ही निर्माण किया हुआ है तथा बर्थ भाड़ा प्रभार समय-समय पर प्रचलित दरमानों के अनुसार रियायत देने वाले अधिकारी द्वारा लिए जाते हैं। अतः केपीटी ने बर्थ भाड़ा प्रभार का प्रस्ताव नहीं किया है।
- इसलिए इस प्रस्ताव में प्रशुल्क सूत्र में कनटेनर प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार और विविध सेवाओं की बात की गई है।
- (xii) केपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन से संबंधित विविध सेवाओं लिए दरमानों का प्रारूप प्रस्तुत किया है। तुरत संदर्भ के लिए एक सामान्य 20 फुट के कंटेनर के लिए एसओआर के प्रारूप में प्रस्तावित प्रहस्तन प्रभार नीचे दिए जाते हैं :

क्रम सं.	विवरण	दिनांक 04.04.2015 के वर्तमान प्रस्ताव में केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क (जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल अपफ्रंट प्रशुल्क और सूचकांकित)			
		दर प्रति टीईयू (रुपयों में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भारित	रिक्त	भारित	रिक्त
1.	पोत से कंटेनर यार्ड तक या इसके उलट	3916.68	3163.47	2350.01	1898.08
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट या इसके उलट(आईसीडी कंटेनर केवल रेल)	1958.33	1958.33	1958.33	1958.33
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक या इसके उलट(सीधा वितरण और निर्यात-आवक)	602.57	602.57	602.57	602.57

(xiii) **कार्य निष्पादन मानक:**

प्रशुल्क दिशानिर्देश – 2013 के अंतर्गत अपेक्षित केपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक इस प्रकार हैं :

	कार्य निष्पादन मानक	मान/इकाई
1.	कुल बर्थ आउटपुट	20 चाल/क्रैन/घंटा
2.	कंटेनरों के लिए पारगमन भंडारण ठहराव समय	
	आयात	2 दिन
	निर्यात	4 दिन
3.	प्राप्ति एवं वितरण के लिए चक्कर का समय	
	कंटेनरो का ट्रैलर (एकल प्रचालन)	2 घंटे
	कंटेनरो का ट्रैलर (दोहरा प्रचालन)	4 घंटे
	आईसीडी कंटेनरों के रैक के लिए (एकल प्रचालन)	6 घंटे
	आईसीडी कंटेनरों के रैक के लिए (दोहरा प्रचालन)	12 घंटे

कार्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के द्वारा 28 नवंबर 2014 को पारित परियोजना को ध्यान में रख कर तैयार किया गया है।

5. प्रस्ताव की पावती देते हुए हमारे दिनांक 09 अप्रैल 2015 के पत्र के अंतर्गत केपीटी को सूचित किया कि इस परियोजना के लिए प्रस्तावित सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क निकालने के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) पर कंटेनर टर्मिनल के अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क पर केपीटी द्वारा लागू 31.58 प्रतिशत का वृद्धिकारक 01 जनवरी 2008 और 01 जनवरी 2014 के थोक मूल्य सूचकांक के आधार संदर्भ में है। इस प्राधिकरण द्वारा 07 अप्रैल 2015 को 01 जनवरी 2008 और 01 जनवरी 2015 को वृद्धिकारक के लिए आधार थोक मूल्य सूचकांक 35.08 प्रतिशत अनुमोदित किया गया है जिसे हमारे पत्र सं टीएएमपी/12/2009-मिस. दिनांक 08 अप्रैल 2015 केपीटी सहित सभी संबंधित महापत्तन न्यासों और बीओटी प्रचालकों को सूचित किया गया है और वेबसाइट www.tariffauthority.govt.in पर भी लोड किया गया है। इसलिए केपीटी को 10 जनवरी 2015 को अद्यतन वृद्धिकारक को ध्यान में रखते हुए तदुपयुक्त सूचकांकित प्रशुल्क संशोधित करने और संशोधित दरमान प्रारूप को भेजने के लिए कहा गया था।

6. केपीटी के पूर्वगामी प्रस्ताव पर अभियुक्तियों के लिए हमारे दिनांक 09 अप्रैल 2015 के पत्र के अंतर्गत परामर्श के अनुरूप निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार केपीटी का 04 अप्रैल 2015 का प्रस्ताव सभी संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/प्रत्याशी बोलीदाताओं को परिचालित किया गया। किसी भी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन/प्रत्याशी बोलीदाता ने, यूएलएआईपीएल के दिनांक 14 अप्रैल 2015 के ई-मेल द्वारा प्रेषित अभियुक्तियों को छोड़कर अपनी अपनी अभियुक्तियां नहीं भेजी हैं। यूएलएआईपीएल से प्राप्त अभियुक्तियां केपीटी को अपनी टिप्पणी भेजने के लिए प्रेषित की गईं। केपीटी ने यूएलएआईपीएल की टिप्पणियों पर जवाब अपने दिनांक 30 अप्रैल 2015 के ई-मेल द्वारा भेजे हैं।

7. इस मामले में केपीटी के परिसर में 16 अप्रैल 2015 को एक संयुक्त सुनवाई की गई। केपीटी ने अपने प्रस्ताव पर एक संक्षिप्त पावर प्वायंट प्रस्तुति दी। इस संयुक्त सुनवाई के दौरान केपीटी और संबंधित प्रयोक्ता संगठनों और प्रत्याशी बोलीदाताओं ने अपना-अपना विचार रखा।

8. केपीटी ने अपने 17 अप्रैल 2015 के ई-मेल तथा 16 अप्रैल 2015 के पत्र के अंतर्गत जेएनपीटी पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क पर 01 जनवरी 2015 को अर्थात् वृद्धिकारक के मद्देनजर पहले अपनाए गए वृद्धिकारक 31.58 प्रतिशत की अपेक्षा 35.08 प्रतिशत वृद्धिकारक लेते हुए संशोधित प्रस्तावित एसओआर का प्रारूप प्रस्तुत किया। तत्पश्चात् केपीटी ने संयुक्त सुनवाई के दौरान लिए गए निर्णयों पर कार्यवाई स्वरूप उत्तर देते हुए यूएलएआईपीएल द्वारा बताई गई कमियों को दूर करते हुए अंतिम संशोधित प्रस्तावित एसओआर का प्रारूप प्रस्तुत किया।

9. संयुक्त सुनवाई के लिए गए निर्णयों के अनुसार, केपीटी को हमारे दिनांक 23 अप्रैल 2015 के पत्र में संयुक्त सुनवाई की कार्यवाई के परिणाम स्वरूप उठने वाले मुद्दों पर कार्यवाई करने के लिए कहा गया। केपीटी ने अपने 30 अप्रैल 2015 के ई-मेल के अंतर्गत अपने प्रत्युत्तर दे दिए हैं। संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयों के अनुसार केपीटी द्वारा की जाने वाली कार्यवाईयों और केपीटी के प्रत्युत्तर नीचे तालिका में उल्लिखित हैं :

क्रम सं.	प्राधिकरण के अनुरोध अनुसार कार्य बिंदु	केपीटी के उत्तर
(i)	संयुक्त सुनवाई के दौरान केपीटी ने सूचित किया कि आईएल एंड एफएस मेरीटाइम इनफ्रास्ट्रक्चर कं. लि0 (आईएमआईसीएल) एक प्रत्याशी बोलीदाता है और उनके द्वारा प्रस्तुत सूची में जिनका नाम शामिल नहीं था उनको भी संयुक्त सुनवाई के दौरान, पत्तन द्वारा आमंत्रित किया गया था। केपीटी को दिनांक 04 अप्रैल 2015 के प्रस्ताव की प्रति आईएमआईसीएल को भेजते हुए यह अनुरोध किया गया कि वे भी केपीटी और टीएएमपी को अपनी अभियुक्तियां 19 अप्रैल 2015 तक साथ साथ भेज दें और केपीटी को इस पर अपना जवाब उसके 2 दिनों के अंदर देना था, जैसा कि पत्तन से सहमति हुई थी।	संयुक्त सुनवाई के दौरान आईएलएफएस ने प्रस्तावित प्रशुल्क का समर्थन किया था। लाईसेंस फीस और अन्य रियायती शर्तों के तैयार किए जाने से संबंधित अनुरोध आरएफपी चरण में किया जाएगा। प्रस्ताव की एक प्रति मै. आइएल एंड एफएस को भेजी गई थी तथा उनके दिनांक 30.4.2015 के केपीटी को संबोधित पत्र के अंतर्गत प्रेषित अभियुक्तियों की एक प्रति प्रेषित की जाती है। (विषयगत प्रस्ताव पर आइएल एंड एफएस की अभियुक्तियां आगे के पैराग्राफों में दी गई हैं।)
(ii)	प्रत्याशी बोलीदाताओं में से एक मै. युनाइटेड लाइनर्स एजेंसीस आफ इंडिया(प्रा.) लि. (यूएलएआईपीएल) के दिनांक 14 अप्रैल, 2015 की टिप्पणी पर पैरावार टिप्पणियां शीघ्र प्रस्तुत करें जो कि हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 15 अप्रैल 2015 के अंतर्गत केपीटी को भेजी गई थीं।	(क) यूएलएआईपीएल के 14 अप्रैल 2015 के पत्र के अंतर्गत की गई टिप्पणी पर उत्तर दिए जाते हैं जो कि इससे पूर्व के पैराग्राफों में भी दिए गए हैं :- (ख) संयुक्त सुनवाई के दौरान यूएलएआईपीएल ने ऐजीआइ के एक विचार का हवाला दिया था और रायल्टी के परिकलन के मद्देनजर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अधिकतम दरों पर विचार न करने का अनुरोध किया था। लेकिन राजस्व का भाग, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के दिशानिर्देशानुसार केवल महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की अनुमोदित दरों के आधार पर न कि छूट/रियायत प्रदान करने के बाद के परिकलित किया जाएगा।

(iii)	कांडला स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन(केपीएसए) ने संयुक्त सुनवाई के दौरान स्वीकार्य बिंदुओं को लिखित रूप में प्रस्तुत किया है। केपीएसए के कथित पत्र दिनांक 20 अप्रैल, 2015 की एक प्रति संलग्न है। केपीटी से अनुरोध है कि वह उस पर गौर करे और 26 अप्रैल, 2015 तक उस पर अपने विचार प्रस्तुत कर दे।	केपीएसए की टिप्पणियों के प्रत्युत्तर आगे के पैराग्राफों में प्रस्तुत हैं।
(iv)	सुनवाई के दौरान यह बात सामने आई कि केपीटी के प्रस्ताव में पहले से मौजूद पुराने उपाकरणों को रियायतग्राही द्वारा 12 वर्ष के लीजपर भुगतान करने तथा तथा कुछ नये उपकरण लगाने की बात की गई है। इस प्रकार केपीटी की कंटेनर टर्मिनल परियोजना कोई आकर्षक परियोजना नहीं है जैसा कि सुनवाई में ज्ञात हुआ है कि केपीटी के प्रस्ताव हेतु उपर्युक्त स्थिति के अनुसार जेएनपीटी के कंटेनर टर्मिनल के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के दिखंड 2.2 के अनुसार होते हुए भी अपनाए नहीं जा सकते। कांडला पोर्ट स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन(केपीएसए) ने संयुक्त सुनवाई के दौरान उपस्थित प्रस्तावित दरों में कमी करने की जोर शोर से चर्चा की जेएनपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क दरों के आधार पर प्रस्तावित दरें भी बहुत ऊंची हैं जो कांडला में कंटेनर व्यापार को पुनः स्थापित करने के लिए आकर्षक नहीं है। इसलिए केपीटी अपने प्रस्ताव पर पुनः सोच विचार करे और प्रशुल्क दरों में उचित कमी लाए।	संयुक्त सुनवाई के दौरान पणधारी और प्राधिकरण इस बात पर सहमत हो गए कि यह प्रस्ताव प्राधिकरण के दिशानिर्देश 2013 के अनुरूप है। फिर भी प्राधिकरण ने केपीटी को प्रस्ताव को पुनः जांचने तथा प्रस्तावित प्रशुल्कों में उपयुक्त कमी करने को कहा। लेकिन प्रत्याशी आवेदकों ने प्रस्तावित प्रशुल्कों का समर्थन किया है। इससे अधिक उन्होंने यह हवाला दिया है कि क्लीन कार्गो बर्थ, पाराद्वीप और जेएनपीटी पर 330 मीटर कंटेनर प्रहस्तन सुविधा के मामले में कांडला कंटेनर टर्मिनल की तुलना में छोटी सुविधाओं के चलते, जेएनपीटी के लिए दिशानिर्देश-2008 के अंतर्गत अनुमोदित प्रशुल्क आदेश अनुसार दरें लगाई गई हैं। केपीटी का विचार है कि यह प्रस्ताव प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अनुरूप है जो पूर्वानुमोदित दरों को बिना किसी परिवर्तन के प्रभारित करने का संदर्भ रखता है।
(v)	संयुक्त सुनवाई में यूएलएआईपीएल द्वारा एक नया मुद्दा उठाया गया कि पुनः संरचित केपीटी ने रेल लाइन नं. 12, बीओटी प्रचालक को हस्तांतरित करने का प्रस्ताव किया है जिसके लिए केपीटी रु.3.59 करोड़ अपफ्रंट प्रशुल्क के तौर पर प्रचालक से लेगा। यह दर्शाते हुए कि केपेक्स परियोजना की लागत में शामिल है और इसके अतिरिक्त बीओटी प्रचालक को भूखंड और रेल स्थान का विकास करना है और परियोजना अवधि के दौरान रेल स्थान का अनुरक्षण करना है, यूएलएआईपीएल ने रेल वाले कार्गो हेतु इस सुविधा के लिए अलग दर की मांग की है। इस संदर्भ में केपीटी के एसओआर में अधिसूचित दर में पत्तन पर रेल इनफ्रास्ट्रक्चर के अनुरक्षण और पूंजीलागत को वसूल करने के लिए रेल बोर्ड कार्गो हेतु विशेष पत्तन प्रभार के रूप में रु. 4 प्रति टन की दर से अलग दर का हवाला दिया है। संयुक्त सुनवाई के दौरान केपीटी ने यूएलएआईपीएल के द्वारा परियोजना पर रेलवे स्थान सुविधा के लिए रेलबोर्ड कार्गो के लिए अलग दर से प्रभार लेने का समर्थन किया। इस संदर्भ में केपीटी यह स्पष्ट करे कि रेलवे स्थान के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अंतर्गत खंड 2 में पृथक प्रशुल्क किस प्रकार उपयुक्त होगा, जो केपीटी द्वारा जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए अधिसूचित अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाते हुए प्रस्तावित है। यदि यूएलएआईपीएल द्वारा रेल बोर्ड कार्गो के लिए रेलवे स्थान सुविधा हेतु अलग दर लेने का अनुरोध केपीटी को स्वीकार्य है तो केपीटी को तुरंत प्रभार की मात्रा, इसके औचित्य, कार्गो की क्षमता के हिस्से के आधार पर निकाले गए लागत विवरण सहित जिससे रेल स्थान सुविधा का प्रयोग किया जा सके के लिए परिकलन, प्रस्तुत करना चाहिए।	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अनुसार रु. 4/मी. टन की दर से अलग प्रशुल्क रियायतग्राही द्वारा प्रभारित करना उपयुक्त नहीं लगता क्योंकि प्राधिकरण के दिशानिर्देश- 2013 केवल 2008 के अनुमोदित आदेश के अंतर्गत प्रशुल्कों का हवाला देता है, सिवाय आधार वर्ष से लागू मंहगाई दर के।

10.1. उपर्युक्त पैरा 9(iii) में संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय पर कार्रवाई बिंदु के संदर्भ में केपीटी ने अपने 30 अप्रैल 2015 के पत्र के अंतर्गत केपीएसए द्वारा की गई चर्चा पर टिप्पणियां प्रस्तुत कर दी हैं।

10.2. केपीएसए ने बाद में अपने 28 अप्रैल 2015 के पत्र के माध्यम से तत्पाश्चातिक, जेएनपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाए जाने के लिए केपीटी के प्रस्ताव का समर्थन किया है। केपीएसए द्वारा किया गया समर्थन प्रस्ताव हमारे दिनांक 30 अप्रैल 2015 के पत्र के अंतर्गत केपीटी को भेज दिया गया है। केपीटी ने केपीएसए की टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया नहीं दी है।

11. केपीटी ने पुनः अपने 30 अप्रैल 2015 के ई-मेल के द्वारा यूएलएआईपीएल द्वारा बताई गई कमियों और दोषों को दूर करते हुए एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। जेएनपीटी की दरों पर सूचकांकन का 35.08 प्रतिशत (हमारी घोषणानुसार) अपनाते हुए, केपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें इस प्रकार हैं:

सामान्य कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		विदेशी कंटेनर	
		लदे हुए	लदे हुए	लदे हुए	लदे हुए
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	4020.86	3247.62	2412.52	1948.57
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लेट और विलोमत (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2010.42	2010.42	2010.42	2010.42
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे सपुर्दगी और निर्यात आवक)	618.60	618.60	618.60	618.60

केपीटी ने इससे पूर्व प्रस्ताव के कार्य निष्पादन मानकों का पुनः उल्लेख किया है जैसा कि पैरा 4.3 (xiii) में किया है।

12. ऊपर पैरा 9(i) में उल्लिखित संयुक्त सुनवाई के दौरान कार्रवाई स्वरूप बिन्दु के संदर्भ में केपीटी ने अपने 30 अप्रैल 2015 के पत्र के अंतर्गत आईएलएंडएफएस की केपीटी को भेजी गई टिप्पणियों की एक प्रति, हमें प्रेषित कर दी है जो कि एक प्रत्याशी बोलीदाता है। केपीटी ने अपने 7 मई 2015 के पत्र के माध्यम से आईएलएंडएफएस की टिप्पणियों पर अपना जवाब दे दिया है।

13. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों और चर्चाओं के उद्धरण संबंधित पक्षों को पृथक पृथक भेज दिए जाएंगे। यह विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध रहेगा।

14. इस मामले की प्रक्रिया के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्न स्थिति स्पष्ट होती है :-

- कांडला पत्तन न्यास का यह प्रस्ताव, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास पर कंटेनर प्रहस्तन सुविधा के लिए इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/29/2013-जेएनपीटी दिनांक 13 अगस्त 2013 द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाते हुए कांडला पत्तन पर 'जहां है जैसा है' के आधार पर बर्थ नं 11 और 12 पर निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण (बीओटी) के आधार पर कंटेनर टर्मिनल, अपग्रडेशन, प्रचालन और अनुरक्षण हेतु प्रशुल्क निर्धारण के लिए है।
- जैसा कि इस आदेश के पहले भाग में वास्तविक स्थिति के संबंध में पहले भी उल्लेख किया गया है कि केपीटी ने इसी परियोजना के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के सिद्धान्तों के अनुरूप खंड 2.4 के अनुसार अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने का प्रस्ताव किया था। केपीटी द्वारा प्रस्तुत इस प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण ने, कांडला पत्तन में बर्थ सं. 11 व 12 के प्रचालन व अनुरक्षण के लिए संदर्भ प्रशुल्क संबंधी आदेश सं. टीएएमपी/43/2014-केपीटी दिनांक 28 नवम्बर 2014 को पारित किया था।

तत्पश्चात उनमें से एक प्रत्याशी बोलीदाता मै युनाईटेड लाइनर एजेंसीज आफ इंडिया (प्र) लि. (यूएलआईपीएल) ने मामले की प्रक्रिया के दौरान संपर्क करते हुए इस आदेश की समीक्षा का अनुरोध किया। यूएलआईपीएल द्वारा उठाए गए बिंदुओं में से एक था - इस आदेश में संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए इष्टतम क्षमता की समीक्षा करना। जब इस पर केपीटी की टिप्पणी मांगी गई तो केपीटी ने यूएलआईपीएल की अभ्युक्ति का पूर्णतया समर्थन किया। इसलिए, प्राधिकरण ने 05 फरवरी 2015 को, 28 नवम्बर 2014 के आदेश पर पुनः विचार करते हुए एक आदेश पारित किया। समीक्षा आदेश में टर्मिनल की नवम्बर 2014 में आकलित क्षमता 6,37,728 टीईयू/वर्ष को संशोधित करके 6,00,000 टीईयू/वर्ष किया गया तथा नवंबर 2014 के आदेश में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क में फरवरी 2015 के प्रशुल्क आदेशानुसार आदेश में कलमबद्ध कारणों से परिवर्तन किया गया।

- केपीटी द्वारा जेएनपीटी पर कंटेनर प्रहस्तन सुविधा के अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाते हुए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए एक नया प्रस्ताव पेश किया गया है। इस संदर्भ में प्रशुल्क दिशा निर्देश 2013 के खंड 2.2 के संदर्भित उद्धरण तुरत संदर्भ के लिए दिया जाता है :

‘2.2 संदर्भ प्रशुल्क “द रेफेंस टेरिफ”, प्रत्येक वस्तु/वस्तु-वर्ग और प्रत्येक सेवा/सेवा वर्ग या सेवा का युग्म या सेवाएं, जैसी भी स्थिति हो, संबंधित महापत्तन से प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर, प्रत्येक पत्तन के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा नियत किया जाएगा। ऐसे प्रस्तावों में प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क व कार्य निष्पादन मानक होंगे। प्रशुल्क दिशानिर्देश - 2008 के अनुसार संबंधित महापत्तन न्यास में उस वस्तु के लिए निश्चित किया गया उच्चतम प्रशुल्क, संदर्भ प्रशुल्क होगा। यदि संबंधित महापत्तन न्यास में उस वस्तु के लिए

कोई प्रशुल्क नियत नहीं किया गया है या संबंधित महापत्तन न्यास में नियत उच्चतम प्रशुल्क प्रस्तावित विकासाधीन परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है तो ऐसी स्थिति में, संबंधित महापत्तन न्यास, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत किसी अन्य महापत्तन न्यास में निर्धारित कोई अन्य प्रशुल्क, जो उस वस्तु का पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता हो, विस्तृत और पर्याप्त औचित्य बताते हुए, निश्चित करने का प्रस्ताव कर सकता है।

संक्षेप में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश -2013 के खंड 2.2 के साथ-साथ यह भी अपेक्षित है कि प्राधिकरण महापत्तन न्यासों के संदर्भ में कार्य निष्पादन मानकों सहित उनके प्रस्तावों के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क का अनुमोदन करें। इस प्रयोजन के लिए महापत्तन न्यास अपने पत्तन का उच्चतम अप्रकट प्रशुल्क या किसी अन्य महापत्तन में निर्धारित उच्चतम अप्रकट प्रशुल्क अपना सकते हैं। यदि इन दो विकल्पों में लागू प्रशुल्क प्रस्तावित विचाराधीन परियोजना से मेल नहीं खाता है तो संबंधित महापत्तन न्यास, प्रशुल्क दिशानिर्देश-2008 के सिद्धान्तों के अंतर्गत किसी अन्य महापत्तन न्यास में निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क का प्रस्ताव रख सकता है जो दी जाने वाली सुविधा का पूर्णतया संतोषपूर्ण ढंग से प्रतिनिधित्व करता हो।

- (iv) जैसा कि मामले की वास्तविक स्थिति पूर्ववर्ती पैराग्राफों में उल्लिखित है, केपीटी द्वारा प्रस्तावित सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अनुमोदित अप्रकट प्रशुल्क पर 31.58 प्रतिशत का वृद्धि-कारक लागू किया गया था। तत्पश्चात् 30 अप्रैल 2015 के संशोधित प्रस्ताव में केपीटी द्वारा 01 जनवरी 2015 को अद्यतित 35.08 प्रतिशत वृद्धिकारक लागू किया गया है। केपीटी ने प्रस्तावित एसओआर में यूएलएआईपीएल द्वारा बताई गई कुछ कमियों को भी दूर किया है। इस प्राधिकरण द्वारा केपीटी का 30 अप्रैल 2015 का संशोधित प्रस्ताव विचार के लिए स्वीकार किया जाता है।

- (v) केपीटी द्वारा वर्तमान प्रस्ताव निम्नलिखित पृष्ठभूमि पर पेश किया गया है : (क) पत्तन द्वारा बोली की तिथि दो बार बढ़ाए जाने के बावजूद प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क के आधार पर बोली प्राप्त नहीं हुई है तथा (ख) बोलीदाताओं की प्रतिक्रिया न मिलने का मुख्य कारण है, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों का कम होना।

जहां तक केपीटी द्वारा बताए गये उपर्युक्त मुद्दों की बात है, प्रासंगिक है कि नवम्बर 2014 और फरवरी 2015 में प्राधिकरण द्वारा निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क, केपीटी द्वारा आकलित परियोजना लागत तथा प्रशुल्क आदेश 2008 पर आधारित है। वास्तव में नवम्बर 2014 के आदेश की कार्यवाहियों के दौरान यूएलएआईपीएल ने विशेष तौर पर उल्लेख किया है कि केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क व्यावहारिक है और यह भी कि न तो ये कम है और न ही अधिक।

दिशानिर्देश-2013 के खंड 2.2 में उल्लिखित प्रावधानों के अनुसार केपीटी से अनुरोध किया गया था कि प्रस्तावित सुविधा के लिए अपनाया गया जेएनपीटी का अप्रकट प्रशुल्क किस प्रकार उचित है इसका विस्तृत और संतोषजनक औचित्य प्रस्तुत करें। लेकिन केपीटी ने पुनः उल्लेख किया है कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क के लिए कोई बोली प्राप्त नहीं हुई है, संभवतः क्योंकि बोलीदाताओं ने परियोजना को आर्थिक कारणों से व्यावहारिक नहीं पाया है। अतः इसीलिए ही उन्होंने जेएनपीटी के कंटेनर टर्मिनल के लिए अप्रकट प्रशुल्क अपनाते हुए संदर्भ प्रशुल्क के प्रस्ताव पर जोर दिया है। केपीटी ने भी चर्चा में बताया कि प्राधिकरण द्वारा केपीटी के टूना टेकरा पर कंटेनर टर्मिनल के लिए भी जेएनपीटी के अप्रकट प्रशुल्क का अनुमोदन किया गया है।

- (vi) परियोजना में सफल बोलीदाताओं द्वारा पहले से विद्यमान पुराने उपकरणों के प्रयोग और नये उपकरण लगाये जाने का उल्लेख है। इसके अतिरिक्त प्राधिकरण के 11 जनवरी 2013 के आदेश सं टीएएमपी/61/2012 दिनांक 11 जनवरी के अंतर्गत विशाखापत्तनम न्यास पर और आदेश सं टीएएमपी/34/2008-वीओसीपीटी दिनांक 16 अक्टूबर 2008 के अंतर्गत वीओ चिदंबरनार पत्तन न्यास पर प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कंटेनर प्रहस्तन सुविधा के अप्रकट प्रशुल्क जोकि प्राधिकरण द्वारा जेएनपीटी पर कंटेनर टर्मिनल सुविधा के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित है, उपलब्ध हैं, निम्नतर हैं। इसलिए और यह कि यह परियोजना बिल्कुल नई नहीं है, मामले संबंधी पूरी प्रक्रिया के दौरान केपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह पूरे मामले को फिर से जांचे परखे और प्रस्तावित प्रशुल्क में आवश्यक कमी का प्रस्ताव करे। लेकिन पत्तन ने संदर्भित प्रशुल्क में किसी कमी का कोई प्रस्ताव नहीं किया है। इसकी अपेक्षा केपीटी अपने पक्ष पर दृढ़ है और उसने जेएनपीटी के लिए निर्धारित अप्रकट अपनाने का प्रस्ताव किया है। केपीटी ने अपने द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण के समर्थन के प्रयास में, प्राधिकरण द्वारा जेएनपीटी पर 330 मीटर के कंटेनर की प्रहस्तन सुविधा के लिए प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित, पाराद्वीप पर क्लीन कार्गो बर्थ तथा चेन्नई पत्तन न्यास (जवाहर डॉक) पर कंटेनर प्रहस्तन सुविधा के लिए अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क जेएनपीटी की 1000 मीटर की बर्थ के

लिए अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाए जाने का हवाला दिया है। यहां तक कि यूएलएआईपीएल ने भी ऐसे ही हवाले दिए हैं।

महापत्तन न्यासों तथा केपीटी में ही टूना टेकरा पर अपने प्रस्ताव के समर्थन में प्राधिकरण द्वारा पारित संदर्भ प्रशुल्क आदेशों के संदर्भ की ओर ध्यान आकषित करते हुए केपीटी द्वारा की गई चर्चा के संदर्भ में, केपीटी और यूएलएआईपीएल को ध्यान में रखना चाहिए कि उपर्युक्त सभी योजनाएं आकर्षक योजनाएं थी तथा बर्थ सं. 11 व 12 पर केपीटी की उल्लिखित योजना से भिन्न थीं। यह कहना प्रासंगिक होगा कि जेएनपीटी पर 330 मीटर के कंटेनर टर्मिनल प्रचालक प्रशुल्क की अधिसूचना से पूर्व आंतरिक तौर पर एक अभ्यास किया गया था जिसके अनुसार 1000 मीटर बर्थ लंबाई और 330 मीटर लंबी बर्थ के लिए टीईयू दर बहुत ही सापेक्षिक है। यह आदेश सं.टीएएमपी/64/2014-जेएनपीटी दिनांक 16 मार्च 2015 के पैरा 4(iii) में विस्तृत रूप से स्पष्ट किया गया है। चेन्नई पत्तन न्यास के संबंध में जिसका कंटेनर टर्मिनल के लिए अपना एक प्रशुल्क है, चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा दिए गए औचित्य के आधार पर जैसा कि प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश में उल्लिखित है, प्रशुल्क दिशानिर्देश-2013 में निर्दिष्टीकरण अनुसार जेएनपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमत्त किए गए थे। पीपीटी के मामले में भी पीपीटी द्वारा दिए गए तत्कालीन औचित्य के आधार पर संदर्भित प्रशुल्क आदेश में जैसा उल्लिखित है, परियोजना की विशिष्टता के मद्देनजर एक असाधारण स्थिति उत्पन्न होती है और उसी पत्तन की दो विभिन्न परियोजनाओं से अलग दरों की ओर आकषित करती हैं। पीपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था तथा उस आदेश में स्पष्ट तौर पर कहा गया था कि उसे किसी अन्य महापत्तन न्यास द्वारा संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए उदाहरण के तौर पर प्रयोग में न लाया जाए। ऐसी स्थिति में, अपने प्रस्ताव के समर्थन में केपीटी द्वारा अन्य मामलों की ओर ध्यानाकर्षण, इस मामले में प्रासंगिक नहीं है।

(vii) केपीटी के प्रस्ताव के समर्थन में, जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाने संबंधी इस मामले पर कार्रवाई करने के दौरान केपीटी द्वारा जिन अन्य कारणों और संभावित बोलीदाताओं और उपयोक्ता संघों के विचारों का उल्लेख किया गया, वे नीचे दिए गए हैं:

- (क) यह उल्लेख किया गया है कि जेएनपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाने के लिए केपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण को संभावित आवेदकों और उपयोक्ता संगठनों ने समर्थन दिया है। केपीटी ने दृढ़ता से यह मत व्यक्त किया कि उसका प्रस्ताव 2013 के प्रशुल्क के दिशा-निर्देशों के अनुरूप है, जिसमें यह अपेक्षा की गई है कि महा पत्तन न्यास किसी बदलाव के बिना पूर्ण रूप से पहले से ही अनुमोदित (अपफ्रंट) दरों का उल्लेख करें और इसी के लिए अनुमोदन का अनुरोध किया है।
- (ख) केपीटी और यूएलएआईपीएल दोनों ने ही यह उल्लेख किया है कि परियोजना विश्वसनीय और व्यावहारिक होनी चाहिए। जबकि, इस प्राधिकरण द्वारा पहले अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क पर आधारित यह परियोजना ऐसी नहीं है। यूएलएआईपीएल ने यह उल्लेख किया है कि यह परियोजना एक परित्यक्त परियोजना है। उपकरणों के संबंध में पंचाट प्रक्रिया अभी चल रही है। केपीटी, मध्यस्थता द्वारा मामले को सुलझाए जाने पर भी बीओटी आपरेटर को उपकरणों का स्वामित्व हस्तांतरण नहीं करेगा और उपकरणों का स्वामित्व केपीटी को हस्तांतरित है। इसलिए, यदि यूएलएआईपीएल को उपकरणों का स्वामित्व हस्तांतरित नहीं किया जाता है तो सफल बोलीदाता होने के बावजूद भी वह बैंकों से किसी प्रकार का भी वित्त जुटाने की स्थिति में नहीं होगा।
- (ग) यूएलएआईपीएल ने यह उल्लेख किया है कि बहुतायत रूप से आने वाले ट्रेफिक में तटीय कार्गो की संभावना अधिक होती है। तटीय कार्गो/कंटेनर के संबंध में विदेशी समकक्ष के लिए प्रशुल्क के 60% पर रियायती प्रशुल्क लागू है। तटीय कंटेनर के लिए लागू रियायती प्रशुल्क के कारण, आईआरआर ने इस प्राधिकरण द्वारा पहले अनुमोदित किए गए संदर्भ प्रशुल्क का आकलन बहुत ही निम्न रूप में किया गया है। यद्यपि, जेएनपीटी द्वारा अपनायी गई दर ऊंची प्रतीत होती है, तथापि, इस बात को मानना होगा कि बहुतायत कंटेनर ट्रेफिक तटीय होगा जिसके लिए रियायती (कम) प्रशुल्क लागू है।
- (घ) यूएलएआईपीएल और कांडला पत्तन स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन (केपीएसएए) दोनों ने यह अनुरोध किया है कि कांडला एक ज्वारीय बंदरगाह है। ड्राफ्ट और रात्रि में नौवहन पर प्रतिबंध है और इसलिए केवल छोटे पोत ही पत्तन में आ सकते हैं। वर्तमान स्थिति में केवल फीडर और तटीय ट्रेफिक कांडला पत्तन में आ सकते हैं।

- (ड) यूएलएआईपीएल और केपीएसए ने यह भी अनुरोध किया है कि कांडला में कंटेनर ट्रैफिक शून्य है। संचालकों को कंटेनर ट्रैफिक को आकर्षित करने के लिए अत्यधिक कठिनाई का सामना करना पड़ेगा। इस प्रकार जिस किसी को भी पत्तन में आने के लिए कहा जाएगा, उसे एक अच्छा फायदेमंद प्रस्ताव करना होगा। किसी अन्य बंदरगाह से कार्गो का स्थानांतरण किया जा सकता है। संचालक को इस टर्मिनल से सीधे ही कंटेनर ट्रैफिक आकर्षित करना होगा।
- (च) केपीटी और यूएलएआईपीएल दोनों ने यह उल्लेख किया है कि केपीटी स्थित टूना टेकरा के लिए कंटेनर टर्मिनल भी, जेएनपीटी पर उपलब्ध कंटेनर हैंडलिंग सुविधा के लिए टीएएमपी द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क के आधार पर अपनाया गया है।
- (छ) यूएलएआईपीएल ने कहा है कि यह पूरी तरह से जेएनपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाने के लिए केपीटी के मौजूदा प्रस्ताव का समर्थन करता है।
- (ज) यद्यपि, केपीएसए ने पहले यह उल्लेख किया था कि केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क को कम करने की आवश्यकता है, तथापि, इसने अपने 28 अप्रैल 2014 के बाद के पत्र में यह उल्लेख किया है कि इसने केपीटी से प्रस्ताव की फिर से जांच की है। अदानी मुंद्रा कंटेनर टर्मिनल (एएमसीएल) की समीपवर्ती सुविधाओं के प्रशुल्क की तुलना की गई और कहा है कि एएमसीएल की दरें केपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों की तुलना में फिर भी रु.1000/- टीईयू अधिक होंगी। इसने अनुरोध किया है कि जेएनपीटी के संदर्भ प्रशुल्क के आधार पर केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क को बनाए रखा जाए।
- (viii) यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि दो बर्थों का प्रचालन पहले एबीजी कांडला कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एबीजीकेसीटीएल) द्वारा किया जाता था, अर्थात् बर्थ संख्या 11 और 12 जिसके लिए केपीटी द्वारा संदर्भ प्रशुल्क का अनुरोध किया गया है। तथापि, किसी भी कारण से इन दोनों बर्थों को केपीटी द्वारा एबीजीकेसीटीएल से ले लिया गया है। इस मामले पर कार्रवाई करने के दौरान, यह बात सामने आयी कि परियोजना की बोली आमंत्रित करने के लिए केपीटी द्वारा किए गए प्रयासों के बावजूद, इस प्राधिकरण द्वारा पहले के अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क पर इस परियोजना को शुरू करने के लिए किसी बोलीदाता ने बोली नहीं लगायी। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक प्रतीत होता है कि 545 मीटर लम्बाई की दो बर्थ 11 और 12 अप्रयुक्त हैं और सितम्बर 2013 से आयात – निर्यात व्यापार की सुगमता के लिए शुरू नहीं की गई हैं। यह मानना होगा कि किसी भी पत्तन के लिए बर्थ एक दुर्लभ संसाधन है और केपीटी जैसे एक बड़े महापत्तन के लिए तो यह और अधिक महत्वपूर्ण हो जाता है। 545 मीटर की इन दो बर्थों का प्रयोग न होने का कारण प्रारंभिक रूप से केपीटी और संभावित बोलीदाताओं के मतानुसार व्यावहारिक प्रशुल्क का अभाव होना, राष्ट्रीय खजाने को नुकसान है। प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन प्राप्त करने के प्रयोजन के बारे में यह उल्लेख किया गया है कि इसका प्रयोग इस परियोजना के लिए बोली आमंत्रित करना है। यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त प्रतीत होता है कि 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में इस प्राधिकरण से पत्तन के प्रस्ताव के आधार पर मूलभूत रूप से संदर्भ प्रशुल्क को अनुमोदन प्रदान करने की अपेक्षा की गई है। उपर्युक्त स्थिति को देखते हुए और केपीटी/संभावित बोलीदाताओं अर्थात् यूएलएआईपीएल और उपयोक्ता संगठन अर्थात् केपीएसए द्वारा मामले पर कार्यवाही के दौरान ध्यान में लाए गए उपर्युक्त पैरा 13 (vii)(क) से (ज) में दिए गए विभिन्न कारणों पर विश्वास करते हुए तथा इस बात को मानते हुए कि जेएनपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाने से संबंधित केपीटी का प्रस्ताव पूरी तरह से संभावित बोलीदाताओं और केपीएसए द्वारा समर्थित है, यह प्राधिकरण बर्थ संख्या 11 और 12 पर कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए केपीटी के प्रस्ताव से सहमत है।
- (ix) कंटेनरों में से अधिकांश इन दोनों बर्थ पर हैंडल किए जाने वाले अधिकांश कंटेनर, तटीय कंटेनर होने की संभावना होती है जिसके लिए लागू प्रशुल्क सरकार और फीडर पोतों की तटीय रियायत नीति के अनुसार, विदेशी कार्गो के लिए निर्धारित प्रशुल्क का 60% है। इसका तात्पर्य है कि सफल बोलीदाता केपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों पर राजस्व जुटाने की स्थिति में नहीं होंगे। केपीटी ने संभावित बोलीदाताओं और उपयोक्ता संगठनों अर्थात् केपीएस की प्रस्तुतियों का खंडन नहीं किया है और न तो केपीटी और न ही संभावित बोलीदाताओं ने तटीय ट्रैफिक के साथ हिस्सेदारी बांटने का कोई संकेत दिया है। इसलिए, इस अकेली उपर्युक्त स्थिति पर विश्वास किया जाता है। तथापि, परियोजना अवधि के दौरान किसी भी समय यदि तटीय कंटेनर ट्रैफिक के अंश में बहुत अधिक कमी आ जाती है, जिसके संबंध में केपीटी का दृष्टिकोण यह हो कि इससे बीओटी को अप्रत्याशित लाभ होगा तो इस मामले में केपीटी द्वारा यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि इस प्राधिकरण द्वारा इस कवायद में निर्धारित किए गए संदर्भ प्रशुल्क की सक्षम प्राधिकारी से समीक्षा करायी जाए। केपीटी को भी बोली आमंत्रित करने के चरण पर बोली दस्तावेज में

उपर्युक्त स्थिति के बारे में सभी संभावित बोलीदाताओं को और रियायत करार में स्पष्ट कर दिया जाना चाहिए और भू-स्वामी पत्तन केपीटी की ही यह जिम्मेदारी होगी कि संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा कराने के लिए सक्षम प्राधिकारी के समक्ष प्रस्ताव प्रस्तुत करना सुनिश्चित करा लिया गया है।

- (x) जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क, जिसके संबंध में बर्थ संख्या 11 और 12 पर कंटेनर टर्मिनल के संदर्भ प्रशुल्क के लिए केपीटी द्वारा अपनाए जाने का प्रस्ताव है, को इस प्राधिकरण द्वारा मार्च 2009 में अधिसूचित किया गया था। जेएनपीटी के दिनांक 25 फरवरी 2009 के आदेश के पैरा संख्या 9.1 में यह विनिर्दिष्ट है कि उक्त आदेश में अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क दरों में अनुक्रमण के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) का आधार वर्ष पहली जनवरी 2008 होगा। केपीटी ने वर्ष 2008 और वर्ष 2015 के बीच घटित होने वाले अनुक्रमण (इनडेक्सेशन) कारक के मद्देनजर 35.08% के प्रयोज्य अनुक्रमण कारक को लागू करते हुए, प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क का निर्णय लिया है।

- (xi) संयुक्त सुनवाई में, यूएलएआईपीएल ने एक नया उल्लेख किया कि पुनर्संरचित प्रस्ताव में, केपीटी ने बीओटी प्रचालक को रेलवे लाइन संख्या 12 हस्तांतरित करने का प्रस्ताव है, जिसके लिए केपीटी ने प्रचालक से रु.3.59 करोड़ अपफ्रंट भुगतान के संग्रहण करने की संकल्पना की है। यह दर्शाते हुए कि यह कैपेक्स परियोजना लागत में सम्मिलित है और इसके अतिरिक्त, बीओटी प्रचालक को भूमि और रेलवे साइडिंग के भाग के विकास पर कार्य करना होगा तथा परियोजना अवधि के दौरान रेलवे साइडिंग को बनाए रखना होगा, यूएलएआईपीएल ने उल्लेख किया कि इस सुविधा के लिए रेल वाहित कार्गो के लिए अलग दर निर्धारित की जानी चाहिए। इस संदर्भ में, यूएलएआईपीएल ने पत्तन पर पूँजी लागत की वसूली और रेलवे अवसंरचना के अनुरक्षण के लिए रेल वाहित कार्गो के लिए विशेष पत्तन प्रभावों के रूप में केपीटी के एसओआर में अधिसूचित रु.4/- प्रति टन की अतिरिक्त दर का हवाला दिया है। चूँकि केपीटी, इस परियोजना में रेलवे साइडिंग सुविधाओं का लाभ उठाने के लिए रेल वाहित कार्गो के लिए एक अलग दर के लिए संयुक्त सुनवाई में यूएलएआईपीएल द्वारा की गई प्रस्तुति का समर्थन करता प्रतीत होता है, इसलिए, केपीटी से यह स्पष्ट करने के लिए अनुरोध किया गया था कि 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.2 के अंतर्गत रेलवे साइडिंग के लिए किस प्रकार अतिरिक्त प्रशुल्क उपयुक्त होगा। केपीटी को यह भी सलाह दी गई थी कि यदि रेलवे साइडिंग सुविधाओं का लाभ उठाने के लिए रेल वाहित कार्गो के लिए अलग दर प्रभावित करने के लिए सफल बोलीदाता को समर्थ बनाने के लिए यूएलएआईपीएल का अनुरोध केपीटी द्वारा माना जा सकने वाला हो तो वह संगणना सहित लागत व्यौरे के साथ औचित्य पूर्ण ढंग से लेवी की मात्रा का प्रस्ताव करे ताकि कार्गो की क्षमता के अंश पर आधारित दर के संबंध में निर्णय किया जा सके जिससे कि रेलवे साइडिंग सुविधाओं का लाभ उठाया जा सके।

इस मामले की जांच करने पर केपीटी, ने यद्यपि, अपने निर्णय में परिवर्तन किया है। केपीटी ने भी यह स्वीकार किया कि यूएलएआईपीएल द्वारा किया गया अनुरोध 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के कार्यक्षेत्र से परे की बात है जिसके लिए 2008 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क को पूर्ण रूप से अपनाना अपेक्षित है। केपीटी ने यह भी स्पष्ट किया है कि 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में संदर्भ प्रशुल्क के संबंध में निर्णय लेने के लिए अपनाए गए विधिवत रूप से वृद्धित प्रशुल्क से भिन्न अलग प्रशुल्क प्रभावित करने के लिए रियायत की अनुमति नहीं है।

जैसाकि केपीटी द्वारा यह ठीक ही उल्लेख किया गया है, 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.2 में अपनाए जाने के मामलों में आधार-वर्ष से संगत-वर्ष तक सूचीकरण की शर्त के साथ अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क को पूर्ण रूप से अपनाने के संबंध में परिकल्पना की गई है। 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में केवल कुछ ही सेवाओं के लिए अपनाए गए अपफ्रंट प्रशुल्क के आधार पर और केवल एक विशेष सेवा के लिए 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों द्वारा निर्धारित लागत जमा सूत्र का पालन करते हुए निर्धारित कुछ अलग प्रशुल्क दर का चयन करने की अनुमति नहीं है। केपीटी ने कार्गो की इस श्रेणी के लिए किसी अलग प्रशुल्क का भी प्रस्ताव नहीं किया है। उपर्युक्त स्थिति को देखते हुए, यह प्राधिकरण इस प्रकार की सुविधा के लिए कोई अलग प्रशुल्क निर्धारण करने की स्थिति में नहीं है। यह स्पष्ट किया गया है कि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क, टर्मिनल प्रचालक द्वारा प्रदान की जाने वाली सभी सेवाओं के लिए संयुक्त सेवा के लिए है।

- (xii) केपीटी ने प्रस्तावित एसओआर में यूएलएआईपीएल द्वारा विनिर्दिष्ट की गई कुछ छोटी-छोटी कमियों को सुधारा है। अनुसूची 3.1 में शब्द “लोडिड” और “एम्पटी” जोड़े गए हैं, ट्रांसशिपमेंट कंटेनरों के लिए हैंडलिंग प्रभार से संबंधित तालिका ‘घ’ में पहले स्लैब को 3000 टीईयू के स्थान पर 1-3000 टीईयू करके ठीक किया गया है, और अनुसूची 3.3 में “दर प्रति टीईयू” शब्दों के पश्चात “ रु. में” शब्द जोड़े गए हैं। विविध सेवा के लिए कंटेनर पोतों को प्रभार प्रदान किए गए। जेएनपीटी के अपनाए गए एसओआर में इन छोटे-छोटे परिवर्तन में जेएनपीटी के अपनाए गए दर मान में

कोई परिवर्तन शामिल नहीं है अतः केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किया जाता है। इसके अतिरिक्त, यूएलएआईपीएल ने कार्य-निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क, शिकायत समाधान, प्रचालकों द्वारा अनिवार्य प्रकटन से संबंधित विभिन्न खंडों की सूची बनायी है और दर मान में विनिर्दिष्ट नोट की भांति इसे भी सम्मिलित करने का अनुरोध किया है। केपीटी ने प्रस्तावित एसओआर में इसे सम्मिलित नहीं किया है। इस प्राधिकरण ने हाल ही में वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास के तीन मामलों के संदर्भ प्रशुल्क में 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क के लिए सामान्य नोट निर्धारित किए, जो इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एसओआर में सम्मिलित किए जाते हैं। शिकायत समाधान से संबंधित 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अन्य प्रावधान, अनिवार्य प्रकटन आदि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश में निर्धारित किए गए हैं। उन्हें एसओआर का भाग बनाए जाने की आवश्यकता नहीं है।

- (xiii) (क) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.2 में इस प्राधिकरण से संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने के साथ-साथ निष्पादन मानक निर्धारित करने की अपेक्षा की गई है। केपीटी ने बर्थ संख्या 11 और 12 पर कुल आउटपुट/प्रति घंटे के लिए 20 चाल/प्रति क्रेन/प्रति घंटा कंटेनर टर्मिनल के लिए निष्पादन मानक का प्रस्ताव किया है और यह उल्लेख किया है कि प्रस्तावित निष्पादन मानक नवम्बर 2014 के आदेश के अनुसार है।

इस संदर्भ में, यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त प्रतीत होता है कि नवम्बर, 2014 के आदेश में संदर्भ प्रशुल्क पत्तन द्वारा उस समय प्रस्तुत प्रस्ताव के आधार पर 2008 के दिशा-निर्देशों के सिद्धांतों का पालन करते हुए निर्धारित किए गए थे। उनमें, इष्टतम क्षमता का मूल्यांकन करने के लिए, क्रेन की हैंडलिंग दर 20 चाल/प्रति क्रेन/प्रति घंटा पर विचार किया गया है और इसलिए, निष्पादन मानक केपीटी द्वारा किए गए प्रस्ताव के अनुसार 20 चाल/प्रति क्रेन/प्रति घंटा पर निर्धारित करने की अनुमति प्रदान की गई थी क्योंकि यह क्षमता मूल्यांकन के लिए सुविचारित हैंडलिंग दर (उत्पादकता) के अनुरूप है।

- (ख) केपीटी का वर्तमान प्रस्ताव जेएनपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क का अंगीकरण है। केपीटी का यह तर्क कि 20 चाल/प्रति क्रेन/प्रति घंटा के निष्पादन मानक का प्रस्ताव इस तथ्य के कारण है कि प्रस्तावित परियोजना में क्रेन नई नहीं हैं और यह कि चार क्रेनों में से दो क्रेन कम क्षमता वाली हैं और सितम्बर, 2013 से वे प्रयोग में नहीं आ रही हैं, को वर्तमान क्वायद, जहां केपीटी ने जेएनपीटी दर को अपनाया है, में संगत नहीं लगता। केपीटी ने स्वयं भी, यूएलएआईपीएल द्वारा रेलवे साइडिंग के लिए अलग प्रशुल्क के लिए उठाए गए मुद्दे पर निरपवादरूप से उल्लेख किया है कि अपनाए जाने के मामले में प्रशुल्क को पूर्ण रूप से अपनाया जाना है। जेएनपीटी के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अन्य बातों के होते हुए, 25 चाल/प्रति क्रेन/प्रति घंटा की उत्पादकता पर आधारित है। यदि जेएनपीटी का अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाया जाना है तो निष्पादन मानक को भी जेएनपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क के संबंध में निर्णय करने के लिए यथा विचारित रूप से पूर्ण रूप से अपनाना होगा। यदि केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित न्यून निष्पादन मानक निर्धारित किया जाना हो तो अपनाए गए प्रशुल्क को भी दुरुस्त करना होगा अर्थात् घटाना होगा, जिनका न तो केपीटी द्वारा प्रस्ताव किया गया और न ही 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में परिकल्पना की गई है। उपर्युक्त स्थिति को देखते हुए, कुल आउटपुट/प्रति घंटा के संबंध में निष्पादन मानक 25 चाल/प्रति क्रेन/प्रति घंटा निर्धारित किया गया है।

जहां तक केपीटी द्वारा किए गए इस अनुरोध का संबंध है कि 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निष्पादन मानकों के महा पत्तनों द्वारा प्रस्तावित किए जाने की अपेक्षा की गई है, लेकिन इस संबंध में दिशा-निर्देशों के अंतर्गत किसी संदर्भ का प्रावधान नहीं किया गया है, अतः यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि पोत परिवहन मंत्रालय को एक पत्र संबोधित करके यह अनुरोध किया गया कि वे सभी महा पत्तन न्यासों को यह सलाह दें कि वे उपयुक्त और प्राप्त किए जा सकने योग्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करें जो कि पीपीपी परियोजना की इष्टतम घाट क्षमता की संगणना में विचार की गई आउटपुट (हैंडलिंग) दर से कम न हो। चूंकि केपीटी का प्रस्ताव जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, जेएनपीटी दर को अपनाने के आधार पर है, इसलिए अपनाए गई दर के संबंध में निर्णय करने के लिए निष्पादन मानक के निर्धारण के लिए 25 चाल/क्रेन/घंटा की हैंडलिंग दर पर विचार किया गया है। यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि केपीटी के टूना टेकरा सहित चैन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी), कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) जैसे अन्य महा पत्तन न्यासों की सभी कंटेनर टर्मिनल परियोजनाओं में 25 चक्कर/प्रति क्रेन/प्रति घंटा निर्धारित की गई है। कांडला पत्तन में पोषक और तटीय पोतों के आने के बारे में यूएलएआईपीएल द्वारा उठाए गए मुद्दे का संबंध है, यह उल्लेख करना उपयुक्त प्रतीत होता है कि यूएलएआईपीएल और केपीएसएए दोनों द्वारा दी गई

सूचना के अनुसार, दस्ते और रात्रि नौवहन पर प्रतिबंध के कारण यह केवल वर्तमान परिदृश्य है। परियोजना अवधि के दौरान, सूचित की गई बाधाओं में सुधार से न तो केपीटी द्वारा और न ही यूएलएआईपीएल/केपीएसएए द्वारा इंकार किया गया है। इसके अतिरिक्त, जेएनपीटी टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क के संबंध में क्षमता संगणन के लिए 25 चाल/प्रति क्रेन/प्रति घंटा अपनाने का निर्णय किया गया है। केपीटी ने जेएनपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाया है और इसलिए, जेएनपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए निष्पादन मानक को अपनाना होगा। इसलिए, और प्रस्ताव की समग्र स्थिति को ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण बोलीदाताओं में से किसी एक बोलीदाता द्वारा 13 अगस्त 2013 के प्रशुल्क आदेश द्वारा संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए जेएनपीटी के प्रस्ताव में पोषक पोतों के लिए 17 चाल के अनुमोदन के आधार पर अकेले ही 20 चाल के लिए अनुमति प्रदान करने की स्थिति में नहीं है।

(ग) आयात और निर्यात कंटेनरों के लिए ट्रांजिट स्टोरेज ड्वेल टाइम के संबंध में केपीटी द्वारा निर्धारित अन्य निष्पादन मानक, प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालन के लिए टर्न-अराउंड टाइम, टूना टेकरा पर स्थित कंटेनर टर्मिनल के संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित निष्पादन मानकों के अनुरूप है।

(xiv). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस), भारत सरकार ने अपने दिनांक 11 नवम्बर, 2014 के पत्र संख्या पीटी-11033/51/2014-पीटी द्वारा महापत्तन स्थित तटीय पोतों की प्राथमिकता प्राप्त बर्थों से संबंधित दिशा-निर्देशों की एक प्रति अग्रेषित की है, जोकि संख्या पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 4 सितम्बर 2014 द्वारा इस प्राधिकरण को जारी की गई है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश संख्या टीएएमपी/52/2014-जनरल दिनांक 28 नवम्बर, 2014 द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ सभी महापत्तन न्यासों के विद्यमान एसओआर में निर्धारित 'तटीय पोत' की परिभाषा को नीचे दिए अनुसार बदलने के लिए अनुमोदन प्रदान कर दिया है:

“तटीय पोत” से तात्पर्य ऐसे किसी भी पोत से होगा जो भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच केवल व्यापार कार्यों के लिए ही नियोजित हो और उसके पास पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किया गया वैध तटीय लाइसेंस हो।”

इसलिए, केपीटी द्वारा प्रस्तावित तटीय पोत की परिभाषा को 'तटीय पोत' की उपर्युक्त परिभाषा के द्वारा संशोधित किया गया है।

15.1 उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और कार्य निष्पादन मानक अनुलग्नक-I और अनुलग्नक-II पर संलग्न हैं।

15.2 परिणामतः उपर्युक्त कारणों और पूर्ण विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण कांडला पत्तन पर, बिल्ड, आपरेट, ट्रांसफर(बीओटी) आधार पर, बर्थ सं. 11 और 12 पर कंटेनर टर्मिनल के अपग्रेडेशन, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित करता है तथा इसे कार्य निष्पादन मानकों सहित अधिसूचित करता है।

15.3 यदि परियोजना अवधि के दौरान किसी समय बीओटी प्रचालक द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले तटीय कंटेनर का भाग विदेशी कंटेनरों की तुलना में अत्यधिक कम हो जाता है तो इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा की जाएगी और केपीटी के लाइसेंस प्रदाता पत्तन होने के कारण उसे सुनिश्चित करना चाहिए कि संदर्भ प्रशुल्क पर पुनः विचार कर लिया गया है। इसलिए केपीटी को बोली के चरण में ही बोली दस्तावेजों में, सभी बोलीदाताओं तथा रियायत करार में भी उपर्युक्त स्थित को पूर्णतया स्पष्ट कर देना चाहिए।

16.1 संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क तथा कार्य निष्पादन मानक, बोली दस्तावेज में उल्लिखित किए जाएंगे और पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किए जाएंगे। तदनुसार, केपीटी को, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेज और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में शामिल करने की सलाह दी जाती है।

16.2 वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) के आरंभ होने की तारीख से उस वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक प्रशुल्क उस वर्ष के प्रासंगिक 'इंडेक्स' संदर्भ प्रशुल्क तक ही सीमित होगा। यह उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क प्रशुल्क दिशानिर्देश-2013 के पैरा 2.2 में प्रदत्त इंडेक्सेशन के आधार पर स्वतः संशोधित किया जाएगा जो कि पूरी लाइसेंस अवधि के दौरान लागू रहेगा।

तथापि, लाइसेंसधारक, कार्य निष्पादन मानकों के साथ एक ऐसा प्रशुल्क ("कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क") प्रचालन के दूसरे वर्ष से आने वाले वित्तीय वर्ष की 01 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पूर्व लगाने के लिए स्वतंत्र होगा जोकि उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के

लिए इंडेक्सड संदर्भ प्रशुल्क से अलग होगा। ऐसा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए इंडेक्सड संदर्भ प्रशुल्क के 15% (और यह प्रशुल्क सीमा होगी) से अधिक नहीं होगा। कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से लागू हो जाएगा तथा पूरे वर्ष लागू रहेगा।

16.3 परियोजना के लाइसेंस करार के अधीन स्वतंत्र रूप से नियुक्त अभियंता के प्रमाण पत्र सहित इस प्राधिकरण को एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें, पिछले 12 माह में या प्रचालन के पहले वर्ष के वास्तविक महीनों के दौरान जैसी भी स्थिति हो, लाइसेंस करार में शामिल कार्य निष्पादन संबंधी मानकों की उपलब्धियों का उल्लेख किया जाएगा।

16.4 प्रस्ताव प्राप्त होने के 7 दिन के अंदर यह प्राधिकरण प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के पैरा 5 में उल्लिखित कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धियों पर महापत्तन न्यास की राय आमंत्रित करेगा।

16.5 लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 माह में रियायत करार में शामिल कार्य निष्पादन मानक हांसिल न किए जाने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा तथा लाइसेंसधारक, आगामी वित्त वर्ष के लिए केवल इंडेक्सड संदर्भ प्रशुल्क का पात्र होगा।

16.6 महापत्तन न्यास की राय पर विचार करने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण पाता है कि लाइसेंस करार में शामिल कार्य निष्पादन मानकों का परिपालन किया गया है तो यह प्राधिकरण कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क आगामी वित्त वर्ष के लिए, 15 मार्च से पूर्व अधिसूचित कर देगा।

16.7 कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य निष्पादनों तथा लाइसेंस धारक द्वारा इनके अनुपालन को जांचेगा। यह प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के अनुपालन की उपलब्धियों या अन्यथा स्थिति के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के प्रस्ताव को स्वीकार करने या रद्द करने के बारे में निर्णय लेगा। इंडेक्सड संदर्भ प्रशुल्क तथा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का निर्धारण प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के साथ संलग्न परिशिष्ट के अनुसार किया जाएगा।

16.8 लाइसेंस धारक से प्रचालन के तीसरे वर्ष से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का प्रस्ताव पिछले 12 माह की कार्य निष्पादन उपलब्धियों के स्वतंत्र रूप से नियुक्त अभियंता के द्वारा सत्यापित होने पर इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित कर दिया जाएगा। लाइसेंस धारक तीसरे वर्ष से कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए, स्वतंत्र अभियंता से सत्यापन प्रमाण पत्र के साथ मार्च की पहली तारीख से प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क आगामी वर्ष से लागू करने के लिए उसे अधिसूचित कर देगा।

16.9 जैसाकि संशोधित दिशानिर्देश, 2013 में निहित है कि किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्य निष्पादन संबंधी मानकों के लाइसेंस धारक के द्वारा पूरा करने के बारे में कोई शिकायत है तो वह इस प्राधिकरण को एक प्रतिवेदन दे सकता है। उसके पश्चात यह प्राधिकरण प्रतिवेदन के आधार पर एक जांच करेगा तथा अपनी निष्कर्ष रिपोर्ट कांडला पत्तन न्यास को दे देगा। कांडला पत्तन न्यास उस निष्कर्ष रिपोर्ट पर लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

16.10 संशोधित दिशानिर्देश, 2013 की धारा 6.3.1 के अनुसार, लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर करने के 15 दिन के अंदर संबंधित प्रचालक लाइसेंस करार इस प्राधिकरण को भेजेगा जो इसे अपनी वेबसाइट पर लोड करेगा।

16.11 संशोधित दिशानिर्देश, 2013 की धारा 6.3.2 के अनुसार, लाइसेंस धारक इस प्राधिकरण को कार्गो परिवहन शिप बर्थ की दिन की आऊटपुट तथा प्रत्येक बर्थ के लिए लगाए गए प्रशुल्क के बारे में तिमाही रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। ये तिमाही रिपोर्ट पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रत्येक आगामी तिमाही की समाप्ति के बाद एक माह के अंदर प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी इस प्राधिकरण को प्रस्तुत की जाएगी।

16.12 जैसाकि संशोधित दिशानिर्देश, 2013 के खंड 6.3.3. में विहित है, यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालक से प्राप्त सभी ऐसी सूचनाएं अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वह सूचना जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हो, को वेबसाइट पर प्रकाशित न करने के लिए लाइसेंस धारक के अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोध डाटा/सूचना के वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील होने के विस्तृत कारणों तथा उससे राजस्व/तथा प्रकाशन से प्रचालन पर होने वाले दुष्प्रभावों के साथ किए जाने चाहिए। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम निर्णय माना जाएगा।

16.13 दिशा-निर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार यदि दर मान और शर्तों के कथन के संबंध में किसी स्पष्टीकरण अथवा व्याख्या की अपेक्षा के संबंध में कोई प्रश्न उठने की स्थिति में मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय अपरेटर के लिए बाध्यकारी होगा।

16.14 परियोजना से संबंधित निष्पादन मानदंड बोली दस्तावेज में स्पष्ट रूप में विनिर्दिष्ट किए जाने चाहिए। लाइसेंस धारक से कम से कम, बोली दस्तावेज/ लाइसेंस करार में दर्शाए गए निष्पादन मानदंड के अनुसार अनुपालन की अपेक्षा की जाती है।

16.15 लाइसेंस धारक के वास्तविक निष्पादन का प्रबोधन इस प्राधिकरण द्वारा किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत मिलती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच कराएगा और अपने निष्कर्ष केपीटी को भेज देगा। यदि आपरेटर के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी हो तो केपीटी द्वारा संबंधित रियायत करार के प्रावधानों के अनुरूप उपयुक्त कार्रवाई की जाएगी।

[सं. विज्ञापन 3/4/असा./143/2015(114)]

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

अनुलग्नक - I

कांडला पत्तन न्यास

कांडला पत्तन पर 11वीं तथा 12वीं बर्थ पर कंटेनर टर्मिनल के "विकास, प्रचालन और अनुरक्षण"

के लिए बीओटी आधार पर, 'जहां है जैसा है' आधार पर प्रशुल्क अनुसूची

अध्याय -1 परिभाषाएं और सामान्य निबंधन एवं शर्तें

1.1 परिभाषाएं – सामान्य

- (i) "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii) "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii) "एफसीएल" अर्थात् पूर्ण कंटेनर भार वाले उक्त कंटेनर।
- (iv) "एलसीएल" अर्थात् ऐसे कंटेनर जिनमें (एक आयातक/निर्यातक से अधिक के कार्गो वाला कंटेनर) पूर्ण कंटेनर भार से कम भार हो।
- (v) "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जिसमें आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण सामान शामिल होंगे।
- (vi) "आयात कंटेनर" अर्थात् एक पोत से उतारा गया कंटेनर यार्ड में भंडारित किया जाता है और सड़क अथवा ट्रेन के माध्यम से बाहर परिवहन किया जाता है।
- (vii) "निर्यात कंटेनर" अर्थात् सड़क अथवा ट्रेन द्वारा पहुंचाया गया कंटेनर, जो कंटेनर यार्ड में भंडारित किया जाता है और विनियुक्त पोत पर लादा जाता है।
- (viii) "पत्तन क्षेत्र" अर्थात् पत्तन का कस्टम बंधित क्षेत्र/पत्तन प्रचालन क्षेत्र।
- (ix) "सामान्य कंटेनर" अर्थात् सामान्य प्रकार के कंटेनर जो बाद में उल्लिखित विशेष श्रेणियों के अंतर्गत नहीं आते हैं।
- (x) "प्रशीतन कंटेनर" अर्थात् वांछित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति के लिए प्रावधानों के साथ सामान को ढोने के लिए प्रयुक्त प्रशीतित कंटेनर।
- (xi) "जोखिमपूर्ण कंटेनर" अर्थात् आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- (xii) "पोतांतरण कंटेनर" अर्थात् कंटेनर जो एक पोत से उतारा जाता है और कंटेनर टर्मिनल में भंडारित किया जाता है और अन्य पत्तन के लिए दूसरे पोत के माध्यम से नौभरित किया जाता है।
- (xiii) "अति आयामीय कंटेनर" अर्थात् मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से ज्यादा अति आयामीय कार्गो वाला कंटेनर जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिग्म, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होती है। इनमें हुए कंटेनर और ऐसे कंटेनर जिन्हें उठाने के लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता पड़ती है, भी शामिल हैं।
- (xiv) "शट आउट कंटेनर" अर्थात् एक ऐसा कंटेनर जो (पोत पहचान सूचना सं. अर्थात् वीआईएन सं. द्वारा यथा निर्दिष्ट) किसी पोत विशेष के लिए निर्यात इनटेक रूप में प्रवेश करता है और किन्हीं कारणों से पोत विशेष से नहीं जुड़ा होता है तब इस कंटेनर को शटआउट कंटेनर कहा जाता है।
- (xv) "नगर को वापस कंटेनर" अर्थात् ऐसा कंटेनर जो निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश तो करता है लेकिन किसी कारण से निर्यात नहीं हो पाता है और नगर को वापस भेजा जाता है।
- (xvi) "बीआईएन" अर्थात् पोत पहचान सूचना संख्या।

1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i) (क) सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले टर्मिनल द्वारा उस समय से प्रभावी होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लगाई शुरू कर देता है।

- (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है, उसके तत्काल पश्चात् विदेशगामी दरें उतराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (ङ.) पोत परिवहन महानिदेशक से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (ii) पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए “तटीय” अथवा “विदेशगामी” पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा और इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का इस प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं होगा।
- (iii) पोत संबंधित प्रभार पोत स्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर वसूल किया जाएगा।
- (iv) (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख) सभी तटीय के लिए कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ग) कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर से लागू है। जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, रियायत जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण याई स्थानांतरण पर लागू होगी एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाट शुल्क।
- (घ) इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से एक कंटेनर जो भारतीय पत्तन “ख” को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन “क” पर पहुंचता है भी इसके तटीय चलन के लिए प्रासंगिक प्रभारों के लिए पात्र होगा। दूसरे शब्दों में, अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को कार्गो/कंटेनरों तटीय चलन के लिए रियायत के पात्र होंगे।
- (ङ.) तटीय कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपए में मूल्यवर्गित और संग्रहित किए जाएंगे।
- (v) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :
- (क) उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी तरह, प्रचालक को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।
- (ख) दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज दर टर्मिनल प्रचालक और अन्य पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग) वापसियों पर विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
- (घ) उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (vi) सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रुपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vii) (क) इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।
- (ख) टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों। परन्तु प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरें और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी तथा आगे भी ऐसी निम्न दरों और/या ऐसी दरें लागू करने वाली शर्तें अधिसूचित करना जारी रखे बशर्ते तय की गई नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (viii) यदि प्रचालक के कारण एक उचित स्तर से अधिक विलम्ब होता है तो प्रयोक्ता को प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।

अध्याय 2- पोत संबंधी प्रभार

पोत संबंधी प्रभार केपीटी के दरमानों की निबंधन एवं शर्तों के अनुसार, समय-समय पर किए गए संशोधनों के अनुरूप कांडला पत्तन न्यास द्वारा उगाहे जाते रहेंगे।

अध्याय 3 - कंटेनर और कंटेनरयुक्त कार्गो के लिए प्रदत्त सेवाओं हेतु प्रभार**सामान्य निबंधन और शर्तें :**

- (i) एक कंटेनर मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर घोषित किया जाता है, उसके बाद रेल अथवा सड़क द्वारा ले जाया जाता है तो वह पोतांतरण कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा और सामान्य आयात कंटेनर के रूप में माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।
- (ii) प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए 20' से कम और तक के कंटेनर एक टीईयू (बीस समकक्ष इकाई) और 20' से अधिक और 40' तक के कंटेनर एक एफईयू(चालीस समकक्ष इकाई) रूप में परिगणित किया जाएगा।
- (iii) 20' लम्बाई से अधिक और 40' तक की लंबाई से अधिक के कंटेनरों के लिए सभी प्रभार निर्धारित किए गए लागू प्रभारों के 150 प्रतिशत होंगे।
- (iv) मानक आकार से इतर कंटेनरों के लिए जिनमें विशेष डिवाइसों/स्लिंगों/प्रहस्तन की आवश्यकता पड़ती है उनके लिए लागू दरों का दोगुना वसूल किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों में क्षतिग्रस्त कंटेनर और विशेष डिवाइसों की जरूरत वाले अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।

3.1 कंटेनरों के प्रहस्तन और आवागमन के लिए प्रभार :

पत्तन से गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरयुक्त कार्गो के मामले में प्रदत्त सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन और आवागमन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार देय होगा।

सामान्य कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमत:	4020.86	3247.62	2412.52	1948.57
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लेट और विलोमत (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2010.42	2010.42	2010.42	2010.42
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत: (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात इन्टैक)	618.60	618.60	618.60	618.60

क. रीफर कंटेनर (प्रशीतन कंटेनर)

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमत	4020.86	3247.62	2412.52	1948.57
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लेट और विलोमत (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2010.42	2010.42	2010.42	2010.42
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात इन्टैक)	618.60	618.60	618.60	618.60

ख. जोखिमपूर्ण कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)	
		विदेशी कंटेनर	तटीय कंटेनर
		लदे हुए(भारित)	लदे हुए(भारित)
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमत:	5026.98	3016.55
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लेट और विलोमत: (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2512.58	2512.58
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत: (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात इन्टैक)	773.24	773.24

घ. पोतांतरण कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली

1	1-3000 टीईयू	4639.44	4020.86	2783.66	2412.52
2	3001 -6000 टीईयू	4330.15	3711.57	2598.09	2226.94
3	6001 -9000 टीईयू	4020.86	3402.26	2412.52	2041.36
4	उसके पश्चात	3711.57	3092.97	2226.94	1855.78

टिप्पणियां :

- (1) दर उसी वित्तीय वर्ष में शिपिंग लाइनों अथवा एजेंटों द्वारा बताए गए कुल टीईयू पर आधारित है।
- (2) एक कंटेनर मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर घोषित किए जाने के बाद रेल अथवा सड़क मार्ग द्वारा ले जाया जाता है पोतांतरण कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देना और सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।

ड. अति आयातीय कार्गो कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	8041.72	6495.23	4825.03	3897.14
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लेट और विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	4020.86	4020.86	4020.86	4020.86
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	1237.18	1237.18	1237.18	1237.18

टिप्पणी : उपर्युक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित तत्व, अर्थात् स्टीवडोरिंग, गैन्ट्री का प्रयोग, स्थानांतरण क्रेन का उपयोग, कंटेनरों के टेयर भार पर घाटशुल्क, कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क और रेलवे अवसंरचना के लिए अंशदान शामिल है।

3.2 पत्तन परिसर में भंडारित कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार :

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' तक लम्बाई	40' लम्बाई से अधिक
1	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात – लदा हुआ			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
2	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात – खाली			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' तक लम्बाई	40' लम्बाई से अधिक
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
3	गैर-आईसीडी/सीएफएस निर्यात – लदे हुए			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
4	गैर-आईसीडी/सीएफएस निर्यात – खाली			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
5	सीएफएस आयात लदे हुए – सड़क द्वारा आवागमन			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
6	सीएफएस आयात खाली – सड़क द्वारा आवागमन			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' तक लम्बाई	40' लम्बाई से अधिक
	3-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
7	सीएफएस निर्यात लदे हुए – सड़क द्वारा आवागमन			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
8	सीएफएस निर्यात खाली – सड़क द्वारा आवागमन			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	491.69	983.38	1475.07
	7-9 दिन	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 दिन	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 दिन	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 दिन	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 दिन	1652.03	3304.06	4956.09
	उसके बाद	1965.41	3930.83	5896.24
9	आईसीडी आयात और निर्यात लदे हुए अथवा खाली – रेल द्वारा आवागमन			
	प्रथम 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	6-15 दिन	982.03	1964.06	2946.09
	16-30 दिन	1965.41	3930.83	5896.24
	उसके बाद	3930.83	7861.66	11792.48
10	पोतांतरण- लदा हुआ			
	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	16-30 दिन	1965.41	3930.83	5896.24
	उसके बाद	3930.83	7861.66	11792.48

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' तक लम्बाई	40' लम्बाई से अधिक
11	पोतांतरण- खाली			
	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	1168.44	2336.88	3505.33
	उसके बाद	3930.83	7861.66	11792.48

टिप्पणियां :

- (1) कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उतराई के दिन के अगले दिन से कंटेनर के नौभरण/डिलीवरी/हटाने की तारीख तक गिनती की जाएगी और रविवार तथा अवकाश दिवस शामिल होंगे परन्तु सीमा-शुल्क अधिसूचित अवकाशदिवस और पत्तन गैर-प्रचालन दिवस शामिल नहीं होंगे।
- (2) खाली करने/भरण के लिए कंटेनर फ्रेट स्टेशन को अथवा स्थानीय प्रेषण के प्रकार को बदलने के बाद पोतांतरण कंटेनर उपर्युक्त मद (4) में यथा निर्धारित रियायती विराम समय खो देगा। ऐसे कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार मद सं. 1 अथवा 2, जो भी लागू हो, में यथा निर्धारित आयात कंटेनरों के बराबर वसूल किए जाएंगे।
- (3) आईसीडी के लिए रेल द्वारा प्रेषण के प्रकार को बदलने के बाद पोतांतरण कंटेनर विराम समय प्रभार शुल्कों की वसूली के प्रयोजन के लिए अन्य आईसीडी कंटेनरों के रूप में माने जाएंगे और उपर्युक्त मद (4) में दी गई दरों पर वसूल किए जाएंगे। ऐसे मामलों में अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक के आवागमन के लिए लागू होंगे।
- (4) विदेशी पत्तन से कंटेनर टर्मिनल पर उतारे गए कंटेनर पर तटीय नौचालन अथवा विलोमतः पर भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों के 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए उस निर्धारित के 50 प्रतिशत पर वसूल किया जाएगा।
- (5) आईसीडी के लिए रेल द्वारा प्रेषण के प्रकार को बदलने के बाद सामान्य आयात कंटेनर सामान्य आयात कंटेनर पर लागू निःशुल्क अवधि मिलेगी। ऐसे मामलों में अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनरों के आवागमन के लिए लागू होगा।
- (6) शटआउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उस दिन के अगले दिन से गिनती की जाएगी जब कंटेनर शिपमेंट/डिलीवरी के दिन तक शटआउट हो गया हो।
- (7) अति उच्च और अति आयामीय कंटेनर पर सामान्य लागू प्रभारों का तीन गुणा प्रभार होगा।
- (8) जोखिम पूर्ण कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों का 1.25 गुणा प्रभार होगा।
- (9) पत्तन के भीतर कंटेनरों के भरण के मामले में, विराम समय प्रभार निम्नवत् लागू होंगे:-
 - (i) भरण के पहले, खाली कंटेनरों के लिए यथा लागू विराम समय प्रभार वसूल किए जाएंगे।
 - (ii) निःशुल्क अवधि और लदे हुए निर्यात कंटेनरों पर यथा लागू विराम समय प्रभार भरण के पूरा होने और पत्तन को सूचित किए जाने के अगले दिन से प्रभारित किए जाएंगे।
- (10) नीलामी कंटेनरों के मामले में, नीलामी खत्म होने के बाद, खाली किए जाने का कार्य पूरा होने के अगले दिन से खाली कंटेनर के रूप में विराम प्रभार प्रभार्य होंगे।
- (11) भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए उपार्जित नहीं होंगे जिस दौरान टर्मिनल उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कंटेनरों की डिलीवरी देने की स्थिति में नहीं हो।
- (12) परित्यक्त एफसीएल कंटेनर/शिपर स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार उनके परित्यक्त किए जाने की लिखित रचना की तिथि तक या कंटेनर के उतारे जाने की तिथि से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, लगाया जाएगा। बशर्ते :
 - (i) प्रेषिति किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii) यदि प्रेषिति ऐसा परित्याग-पत्र जारी करने का चयन नहीं करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्याग-पत्र जारी कर सकता है कि,
 - (क) "लाइन", कार्गो सहित कंटेनर की संरक्षा शुरू करेगी और इसे पत्तन परिसर से वापिस लाएगी अथवा हटाएगी।
 - (ख) "लाइन", कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो तथा कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगी।
 - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं पूरी करेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्यवाई करने में विफल रहने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार

तब तक वसूल किया जाना जारी रहेगा जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाईयां नहीं की जाती है।

- (iv) जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा सीज/विनिहित किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समयावधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार, कार्गो छोड़े जाने के सीमा-शुल्क आदेश से लागू किए जाने पर रूक जाएंगे परन्तु लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, सीज किए गए/विनिहित कंटेनर पत्तन परिसर से सीमा-शुल्क बंधित क्षेत्र तक लाइन/प्रेषित द्वारा हटाए जाने चाहिए और उसे मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना रूक जाएगा।

3.3 कंटेनर पोतों के लिए प्रदान की गई विविध सेवाओं के लिए प्रभार :

क. रीफर अनुवीक्षण और कनेक्शन

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	रीफर कंटेनरों का अनुवीक्षण और बिजली उपभोग के लिए अतिरिक्त प्रभार प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	301.59	301.59	301.59	301.59

टिप्पणी :

रीफर कंटेनरों के मामले में भी निर्धारित दरों पर अतिरिक्त बिजली प्रभार लागू होंगे।

ख. अन्य प्रदत्त सेवाएं

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	सीमा-शुल्क निरीक्षण अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए और डिलीवरी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती लदाई हेतु टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड तक कंटेनरों का स्थानांतरण।	2604.65	2604.65	2604.65	2604.65
2	सीमा-शुल्क जांच अथवा व्यवस्था से पहले किसी अन्य प्रयोजन के लिए विनियुक्त यार्ड में कंटेनरों की स्टैकिंग के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार।	306.35	306.35	306.35	306.35

ग. हैच कवर खोलना और इसे बदलना

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति हैच कवर (रु. में)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1	जब इसे घाट पर बिछाया जाता है।	4524.60	2714.76
2	घाट पर इसे बिछाए बिना	1809.57	1085.75

टिप्पणी: यदि केवल एक प्रचालन किया जाता है तो उपर्युक्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा वसूल किया जाएगा।

घ. एक हैच से दूसरे हैच अथवा उसी हैच के भीतर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
(क)	हैच से हैच स्थानांतरण (केवल 1 फेरा शामिल करते हुए)	1507.99	1507.99	904.79	904.79
(ख)	उपर्युक्त (क) से इतर	6032.58	6032.58	3619.55	3619.55

4. सामान्य नोटः

- (i) प्रशुल्क सीमा में 1 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक(डब्ल्यूपीआई) के उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा की यह सूचकांकित वृद्धि प्रत्येक वर्ष स्वतः तथा प्रासंगिक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- (ii) वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क उपर्युक्त पैरा 2.2 में यथा दिए गए अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो परियोजना की लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि लाइसेंस धारक, आगामी वित्तीय वर्ष से कम से कम 90 दिन पूर्व प्रासंगिक वर्ष के सूचकांकित प्रशुल्क से ऊपर, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधी प्रशुल्क") सहित प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क, उस प्रासंगिक उस वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।
- (iii) प्राधिकरण को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ लाइसेंस करार में यथा शामिल पिछले 12 माह अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या जैसी भी स्थिति हो, में कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाण-पत्र जमा किया जाएगा।
- (iv) प्रस्ताव के प्राप्त होने के साथ दिनों के भीतर प्राधिकरण, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के पैरा-5 में के अनुसार कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने के बारे में महापत्तन न्यास के विचार मांगेगा।
- (v) लाइसेंस धारक की स्थिति में, पिछले 12 माह में लाइसेंस करार में शामिल निष्पादन मानकों के पूरा न होने पर प्राधिकरण, आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए हकदार होगा।
- (vi) महापत्तन न्यास के विचारों पर विचार करने के पश्चात यदि प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्य निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं तो प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।
- (vii) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, प्राधिकरण कार्य निष्पादन मानक और लाइसेंस धारक द्वारा इनका अनुपालन देखेगा। प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का निर्धारण दर्शाते हुए एक उदाहरण "परिशिष्ट" में दिया गया है।
- (viii) प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा-प्रमाणित पिछले 12 माह की अवधि में कार्य निष्पादन मानक अर्जित करने पर प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक, तीसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव पेश करेगा और प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

अनुलग्नक - II**कार्य निष्पादन मानक**

क्रम सं.	कार्य निष्पादन मानक	
1.	सकल बर्थ आउटपुट	25 चाल/क्रेन/घंटा
2.	कंटेनरों का ट्राजिट स्टोरेज विराम समय	
	आयात	2 दिन
	निर्यात	4 दिन
3.	प्राप्ति और सपुर्वगी प्रचालन का टर्न-अराऊंड समय	
	कन्टेनरों के लिए ट्रेलर (एकल प्रचालन)	2 घंटे
	कन्टेनरों के लिए ट्रेलर (दोहरा प्रचालन)	4 घंटे
	आईसीडी कंटेनरों के लिए रेक (एकल प्रचालन)	6 घंटे
	आईसीडी कंटेनरों के लिए रेक (दोहरा प्रचालन)	12 घंटे

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 16th June, 2015

No. TAMP/15/2015-KPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kandla Port Trust (KPT) for fixation of reference tariff for upgradation, operation and maintenance of container terminal at Berth Nos.11 and 12 on Build, Operate, Transfer (BOT) basis at Kandla Port, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/15/2015-KPT

The Kandla Port Trust

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 15th day of May 2015)

This case relates to a proposal received from Kandla Port Trust (KPT) for fixation of reference tariff for upgradation, operation and maintenance of container terminal at Berth Nos.11 and 12 on Build, Operate, Transfer (BOT) basis at Kandla Port adopting the upfront tariff for container handling facility approved by this Authority for Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT).

2.1. Before bringing out the submissions made by the KPT in its current proposal of April 2015, it is relevant here to mention that this Authority had passed an Order No.TAMP/43/2014-KPT dated 28 November 2014 fixing reference tariff for Operation and Maintenance of Berth Nos.11 and 12 in Kandla Port as Container Terminal on Public Private Partnership (PPP) mode on "As is where Basis is" following the principles of upfront tariff guidelines of 2008 in line with clause 2.4 of the tariff guidelines of 2013 and based on the proposal filed by the KPT.

2.2. Subsequently, this Authority had passed an Order dated 5 February 2015 reviewing the 28 November 2014 Order based on the submission made by KPT in view of the reference received from one of the prospective bidders consulted during the proceeding of the case to review the Reference Tariff approved in the said Order.

2.3. This Authority in the said review Order has reviewed the optimal capacity of the terminal considered in the reference tariff approved on 28 November 2014. Based on the submissions made by the KPT and prospective bidder,

this Authority modified the optimal capacity of the terminal assessed at 6,37,728 TEU's per annum in the November 2014 Order to 6,00,000 TEU's per annum in the review Order dated 5 February 2015.

3.1. Subsequently, the KPT vide its letter dated 7 March 2015 filed a proposal seeking approval of Reference Tariff for the proposed Project based on the reference tariff approved for the Container Terminal at Tuna Tekra, Kandla Port on BOT basis vide Order No.TAMP/43/2013-KPT dated 4 October 2013.

3.2. The main submissions made by the KPT in its letter dated 07 March 2015 are summarised below:

- (i) Even after extension of due date of price-bids sought based on the reviewed reference tariff approved by the TAMP vide Order dated 05 February 2015, twice from 16.01.2015 to 16.02.2015 and 02.03.2015, KPT did not receive any bids for the Project.
- (ii) The prospective bidders represented that the reference tariffs approved are on the lower side, which would reduce the viability of the proposed Project and also indicated their disinterest for the bidding process. The KPT has also quoted an extract from the representation of one of the prospective bidders i.e. ULA IPL as given below:

"It is observed that the basic rate for handling a loaded 20' container has gone up by only ` 140.81 per TEU as a result of the amendment. In this connection, kindly refer to our representation No. PGD/ULA/KPT/CPT/09/2014 dated 8.12.2014 addressed to TAMP and copy endorsed to you. It was also brought out in our various representations that the Project will not be feasible unless the basic tariff is at least ` 3600/ TEU. We have brought out in our communications that an important factor which will have a major impact on the financial viability of the Project is the Reference tariff fixed for this Project. The capital cost of the Project which has been estimated at ` 316.65 crores would actually be much higher and in the range of about ` 700 crores taking the replacement cost of the equipment into consideration. As the Project envisages taking over of the existing old equipment, they will be needing replacement earlier than the period normally envisaged in new Projects. TAMP has not agreed to the request for considering the early replacement cost of equipment as the Tariff Guidelines, 2013 and Tariff Guidelines, 2008 do not allow such computation. While we appreciate that the Guidelines referred to do not allow the consideration of replacement cost of the equipment, early replacement of the equipment needs to be factored in as the actual Project cost will be more than double the initial Estimated Cost of the Project.

In the pre-bid meeting taken by Kandla Port with the bidders on 17.1.2015, the port had clarified that the port does not have the title to the equipment as an arbitration case is going on between them and the previous Operator. They have further clarified that even after the title is transferred to the port, the port will not transfer the title to the new Concessionaire, and they will only operate the equipment as a Licensee. In view of this, while the Concessionaire is expected to make full payment for the equipment, he will not be able to claim any depreciation on these equipment as normally possible in other Projects. The Concessionaire will also not be able to raise any finances from the Banks in the absence of the title to the equipment. The only way to make the Project bankable is by revising the tariffs upwards.

The project IRR even at the revised tariffs working out to be too low and cash losses are projected for a number of years. Actually, under the Tariff Guidelines, 2013 the highest tariff available under the 2008 Guidelines for any Terminals in the same port can be considered as the Reference Tariff for all the Terminals coming up in the port during the next five years. The Operator is therefore entitled to rates notified for Tuna Tekra Container Terminal as per the Tariff Guidelines, 2013.

In view of the above position, action may be taken for revision of Reference Tariff suitably."

3.3. Bringing out the above position and in view of non-response of bidders, mainly due to lower tariff, and considering the representations of the bidders, the KPT proposed to restructure the Project and accordingly intended to consider Reference Tariffs under Clause 1.4 of Tariff Guidelines 2013 by adopting the already approved tariff for the Project of Container Terminal at Tuna Tekra.

3.4. In this backdrop, the KPT had sought the approval of the Reference Tariffs for the proposed Project, based on the tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/43/2013-KPT dated 4 October 2013 for Container Terminal at Tuna Tekra, Kandla Port on BOT basis by duly escalating the approved reference tariff by 3.78%, as per the TAMP Order No.TAMP/95/2000-Miscellaneous. dated 16 January, 2015.

4.1. On preliminary scrutiny of the KPT proposal dated 7 March 2015, the KPT was requested vide our letter dated 13 March 2015 to relook and file a revised proposal in view of few gaps / deficiency observed in the proposal.

4.2. The KPT undercover of its letter 4 April 2015 has furnished its reply on the gaps observed by us on the subject proposal and has also filed a revised proposal. A summary of the points observed by us in our letter dated 13 March 2015 and reply furnished by KPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Points observed by us	Reply furnished by KPT
(i)	The tariff approved by the Authority for the container terminal at Tuna Tekra based on the proposal of KPT is a reference tariff and not upfront tariff. As per clause 2.2 of the 2013 guidelines, the Major Port Trust can adopt only highest upfront tariff as approved in their own port or any other Major ports after giving detailed and sufficient justification as to how the upfront tariff adopted is representative enough for the proposed facility. Merely stating that the proposal is filed because the Port did not receive bid due to reported lower reference tariff approved by the Authority earlier is not a sufficient reason for adopting the upfront tariff approved at any other Major Port Trusts.	The necessary justification has already been furnished, vide KPT's tariff proposal dated 7 March 2015. It is further stated that the prospective bidders felt that the tariff fixed as per 2008 guidelines is low, as this project is a unique project, where the container traffic has to be picked up from scratch. Thereafter, no bid has been received, probably because the prospective bidders did not find the project economically viable. As such, the KPT has filed revised proposal for reference tariff based on the tariff of Mega Container Terminal at Tuna-Tekra of KPT, approved by the TAMP. It is further stated that on the same lines the TAMP has already approved the proposal for Jawahar Dock (East Berth) Container Terminal, Chennai Port Trust, as well as 'Development of Multipurpose Berth at Paradip Port Trust to handle container and clean cargo'.
(ii)	Annex-B attached to the proposal shows that the port has proposed performance standard of 20 moves/Crane/hour. The proposed performance standards is not found to be as per the handling rate norm of 25 moves/Crane/hour prescribed in 2008 guidelines and which is considered in the upfront tariff approved by the Authority in all the container terminal projects of other Major Port Trusts including at Tuna Tekra, which the KPT has proposed to adopt.	The KPT has proposed 20/moves/cranes/hour as performance standards, due to the fact that in the proposed project, the cranes are not new, two out of four cranes are of lower capacity and lying idle since September 2013. However, it is pertinent to mention that PPP operator will replace the cranes after residual life of 12 years. Further, as per the TAMP Guidelines 2013, Performance Standards are to be proposed by the Major Ports, but no reference has been provided under the Guidelines in this respect.
(iii)	The KPT was, therefore, requested to file its proposal adopting Upfront Tariff approved by the Authority in its own port or any other major port trust as per clause 2.2 of the 2013 guidelines. While doing so, the KPT is also requested to furnish detailed and sufficient justification as to how the upfront tariff (to be) adopted by the KPT is representative enough to the proposed container terminal at berth nos. 11 & 12.	The TAMP was, therefore, requested to approve the Revised Reference Tariff proposal for the project "Development, Operation and Maintenance of Container Terminal at 11 th and 12 th Berths on BOT basis at Kandla Port", based on upfront tariff proposal approved under TAMP Guidelines of 2008 for container terminal at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT).

4.3. The KPT while furnishing its response to the queries raised has filed a revised proposal. In the revised proposed, the KPT has proposed to adopt Upfront tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/29/2013-JNPT dated 13 August 2013 for container terminal at JNPT, for fixation of reference tariff for the proposed project following clause 2.2 of the Tariff Guidelines of 2013. The main points made by the KPT in its revised proposal dated 4 April 2015 are summarized below:

- (i) The proposed project comprises of the development of back up infrastructure, utilities and outsourcing of the operation and maintenance activities of the above referred container terminal at berth 11th and 12th on BOT basis.
- (ii) (a) Details of Berths:

Component	Dimension
11th Berth	264m * 55.65 m
12th Berth	281m * 54.6 m

(b) Maximum size of the vessel which can be accommodated at berths are 65000 DWT and 75000 DWT at berths nos.11 and 12 respectively.

- (iii) Optimal capacity

The capacity of Project (for 11th and 12th container berths) is already designed at 0.6 Million TEUs Per Annum.

(iv) Back up area:

The Optimal Yard Capacity is 70% of the maximum number of Containers (in TEUs) that could pass through the yard in a year. The total back up area for the Project is worked out as per the TAMP Guidelines, 2008 based on the designated capacity of Project which is as under:

$G = \text{Total ground slot in TEUs} = 286 \text{ Slots} * \text{Hectares}$

$H = \text{Average Stack height} = 2.5$

$P = \text{Period in No. of days} = 365$ $S = \text{Surge factor} = 1.3$

$D = \text{Average Dwell Time} = 4 \text{ days for export, } 2 \text{ days for import (Considering Average dwell time} = 3 \text{ days)}$

Hence, area to be provided for capacity of 0.6 Million TEUs is worked out as follows:

$\text{Total Hectares} = \text{Project Capacity} / ((0.7 * 286 \text{ slots} * \text{Avg Stack Height} * \text{Period}) / (\text{surge factor} * \text{Average Dwell Time}))$

$= 12.80 \text{ hectares (Ha) [Rounded off to 15 ha.]}$

Hence, yard area is considered as 15 ha.

- (v) Existing railway sidings available behind the backup area of 11th and 12th berth shall be handed over by the port along with a developed land area of 3.2 Ha along the siding for pre-stacking of ICD container for loading/unloading to/from the rakes. This area is apart from the abovementioned 15 Ha of container stack yard considered behind the 11th and 12th berths. Hence, the total land area to be allotted would be 18.2 Ha. Existing Rail Line would have to be extended by the Concessionaire at its own cost for accommodating the full rake length.

(vi) Capital dredging and maintenance dredging alongside the jetty as well as in the approach channel:

The Concessioning Authority shall provide 13m draft in the Navigational Channel and -13m dredged depth alongside the aforementioned container berths. However, such draft in the navigation channel will be available only on the availability of sufficient height of tide in the channel.

(vii). Assets for the project:

- (a) The KPT has listed down the assets already existing with the KPT which will be handed over to the BOT operator as given below:

- (i) Four nos. RMQC having 50T capacity (under spreader).
- (ii) Four nos. of RTGS having 40T capacity.
- (iii) Four nos. of Reach Stackers having 40T capacity.
- (iv) Fifteen nos. of Prime Movers
- (v) Fourteen nos. of Trailers of 45' long
- (vi) Substation Equipments of Electrical Installation consisting of transformers, panels, D.G.Set, lighting mast, etc.
- (vii) Misc. moveable assets/equipments lying at site like containers at store, Mini Workshop with tools, oil drums, PVC tanks, spare batteries, hydra, air compressor on trolley cabin, etc.

- (b) The other capex items of the project to be deployed by the BOT operator are as given below:

- (i) Repairing of all the existing equipment to be handed over to the concessionaire by the Concessioning Authority.
- (ii) Procuring additional equipments i.e. 4 nos. of RTGCs and 9 nos. of tractor trailers.
- (iii) Back up area development of 15 Ha which includes development of container stack yard, construction of pump house, pumps and arrangement for sourcing portable water. Sand filling, providing paver blocks, etc., on developed land area of 3.2 Ha along the rail siding behind the backup area of the 11th and 12th Berths.

- (iv) Installation of 11 KV electric substation, electrical, IT and illumination systems.
- (v) Firefighting, fire hydrants and water supply lines.
- (vi) Any other support infrastructure for the smooth construction and operation of the project.

(Note: The KPT has not indicated capital cost in this proposal as its proposal is for adoption of JNPT upfront tariff).

(viii) Reference Tariff fixation for the project adopting upfront tariff for JNPT Container Terminal

- (a) The KPT has reiterated that it did not receive any bids for the project based on the reference tariff approved by the Authority in 28 November 2014 and review Order dated 5 February 2015 till the last date of submission of Request for Proposal (RFP).
- (b) Thus, the KPT is looking for reviewing the project structuring including the tariff for the project also. As part of the restructuring exercise and considering the representations of the bidders, KPT is exploring fixation of reference tariff adopting the upfront tariff fixed by TAMP under 2008 Guidelines for JNPT container handling facility.

(ix) The KPT has brought out gist of representation made by one of the prospective bidders i.e. M/s. United Liner Agencies of India (Private) Ltd. (ULAIPL) to Kandla Port Trust vide its letter dated 8 December 2014 and 19 January 2015, RFQ stage Queries by ULAIPL to KPT dated 12 January 2015, ULAIPL letter dated 23 January 2015 to Ministry of Shipping and letter to Tariff Authority for Major Ports (TAMP) dated 21 January 2015 on the reference tariff fixation for this project attached as Appendix – C to its proposal. It is relevant to mention that the representation made by ULAIPL dated 8 December 2014 was also addressed to TAMP. The representation made by ULAIPL dated 8 December 2014 and 21 January 2015 to TAMP has been dealt with while passing review Order dated 5 February 2015. A summary of points given in Appendix ‘C’ with reference to the representation made by the ULAIPL to KPT and to TAMP is given below:

(a) ULAIPL’s letters to KPT -

- (i) ULAIPL letter to KPT dated 8 December 2014

(This letter was also addressed to TAMP and has been dealt within the review Order dated 5 February 2015)

- (a) The tariffs notified by TAMP are lower than the rates proposed by Kandla Port Trust. This would affect the viability of the Project.
- (b) The lower tariffs would discourage the bidders from active participation.
- (c) The existing container terminal with the existing equipment is proposed to be handed over to another Operator on PPP basis. The port had envisaged a much higher capacity and higher capital cost in the RFQ issued in March 2014. The total estimated cost of the Project was ₹608.15 crores with a capacity of 800,000 TEUs.
- (d) The prospective bidders had pointed out that if the Project has to attract participation, the scope of the Project needs to be scaled down as such high capacity and capital cost are unwarranted. There is already enough container handling capacity available in the Kandla area. Kandla has stiff competition from GMB ports as it serves the same hinterland. Additional infrastructure is also being planned by KPT itself at Tuna Tekra.
- (e) In the circumstances, the only way to make this Project feasible and attractive to bidders is to optimize the Project Facilities in such a way that the scope of the Project and the Project cost are brought back to the original level of investments and the original scope and pegging the tariffs lower than those available at nearby ports. The KPT had done a review and come out with a more realistic Project now by pegging the capacity to 6 lakh TEUs and bringing down the capital cost to about ₹315 crores.
- (f) The reference tariff fixed for Tuna Tekra Container Terminal should have become the basis. However, these rates are on the higher side. As prospective bidders keenly interested in the success of this Project, we represented to the port earlier that tariffs for the container terminal should not be too high, for the reason that the Terminal has inferior infrastructure compared to competition in respect of draft,

crane outreach, crane speeds, tidal marine access, multiple rail gauges and berths. But at the same time, if the tariffs are fixed too low, it may yield low IRRs and the Project will become unviable. Kandla Port has taken cognizance of these points.

(ii) ULA Letter to KPT dated 19 January 2015:

- (a) The Reference Tariff notified for the Project by TAMP are very low. The Operator will be hard hit by such low tariffs. The Operator is entitled to rates notified for Tuna Tekra Container Terminal (which are much higher) as per the Tariff Guidelines, 2013. It was however decided to fix the independent tariffs for this Project.
- (b) The tariffs fixed are too low, it will affect the very viability of the Project. The port may kindly review the position and take up with TAMP/ Government for review of tariffs.

(The above letter of ULAIPL also reiterates points made by it in its earlier representation dated 8 December 2014.)

(iii) ULA Letter to KPT dated 12/02/2015.

[After the review Order dated 5 February 2015 passed by the Authority].

- (a) The basic rate for handling a loaded 20' container has gone up by only ₹ 140.81 per TEU as a result of the amendment.
- (b) The ULAIPL has drawn reference to its letter dated 8 December 2014 to TAMP.
- (c) The Project will not be feasible unless the basic tariff is at least ₹ 3600/TEU.
- (d) The capital cost of the Project which has been estimated at ₹ 316.65 crores would actually be much higher and in the range of about ₹ 700 crores taking the replacement cost of the equipment into consideration.
- (e) The Concessionaire is expected to make full payment for the equipment. However, concessionaire will not be able to claim any depreciation on these equipment as normally possible in other Projects. The Concessionaire will also not be able to raise any finances from the Banks in the absence of the title to the equipment. The only way to make the Project bankable is by revising the tariffs upwards.
- (f) The Project IRR even at the revised tariffs is working out to be too low and cash losses are projected for a number of years.
- (g) The Operator is therefore entitled to rates notified for Tuna Tekra Container Terminal as per the Tariff Guidelines, 2013.

(b) ULA Letter to TAMP dated 21 January 2015.

- (i) TAMP had arrived at the capacity of the berths at 6,37,728 TEUs whereas the KPT has designated the capacity of the Terminal at 600,000 TEUs. Assumption of higher capacities has led to fixation of lower tariffs.
- (ii) The Optimal capacity of the Terminal will be much less because of the reasons explained by us in detail in our representation dated 8 December 2014.
- (iii) The initial capital cost has been estimated to be ₹ 316.65 crores, the actual capital cost would be much higher and in the range of about ₹ 700 crores taking the replacement cost of the equipment into consideration.
- (iv) The Project envisages taking over of the existing old equipment and they will require replacement earlier than the period envisaged in new Projects. 8 of the equipment, consisting of 4 Nos. of RMQCs and 4 Nos. of RTGCs will require replacement within 10 to 15 years.
- (v) If this factor had been taken into account, the Reference Tariffs worked out would have been higher and the financial viability of the Project would have improved. The

Project IRR at the tariffs notified by the Authority is working out to be too low and cash losses are projected for a number of years, which makes the financial model unsustainable and it may not be possible to achieve financial closure. The Project will be viable only if the tariffs are revised upwards to a level of about ` 3600/- TEU.

- (c) The representations made by the ULAIPL to TAMP vide its letter dated and 8 December 2014 and 21 January 2015 have already been dealt within in review Order dated 5 February 2015.
- (x) To summarise, the KPT has proposed to adopt the reference tariff for the project based on the upfront tariffs approved for the container handling facility at JNPT under upfront tariff Guidelines 2008. Approved upfront tariff in the aforesaid project has been escalated by 31.58% as per the escalation announced by TAMP for upfront tariffs approved with base WPI as on 1st January 2008.
- (xi) The Tariff formulation generally comprises formulation of tariff for Berth Hire Charges and Container Handling and charges for Other Services. However, the KPT has already constructed the berth and the berth hire charges are collected by the Concessioning Authority, as per the Scale of Rates prevailing from time to time. Hence, the KPT has not proposed the berth hire charges.
- Hence, the tariff formulation in this proposal envisages the proposed tariff for Container handling charges, Storage charges and Charges for Miscellaneous Services.
- (xii). The KPT has furnished draft Scale of Rates for different services relating to container handling. For ease of reference, the handling charge for normal 20' container proposed in the draft SOR is given below:

S. No.	Description	Tariff proposed by KPT in the current Proposal dated 4.4.2015 (adoption of JNPT Container Terminal upfront tariff and duly indexed)			
		Rate per TEU (in `)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	3916.68	3163.47	2350.01	1898.08
2.	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1958.33	1958.33	1958.33	1958.33
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	602.57	602.57	602.57	602.57

(xiii) **Performance Standards:**

The Performance Standards proposed by KPT as required under the Tariff Guidelines of 2013 are as follows:

	Performance Standards	Value/Units
1.	Gross Berth Output	20 Moves/Crane/hour
2.	Transit Storage Dwell Time for Containers	
	Import	2 days
	Export	4 days
3.	Turnaround Time for receipt/delivery operation	
	Trailer of Containers (Single Operation)	2 hours
	Trailer of Containers (Double Operation)	4 hours
	Rake for ICD Containers (Single Operation)	6 hours
	Rake for ICD Containers (Double Operation)	12 hours

Performance Standards are proposed considering TAMP Order for the Project passed on 28 November 2014.

5. While acknowledging the proposal, the KPT was informed vide our letter dated 9 April 2015 that the escalation factor of 31.58% applied by KPT on the upfront tariff approved for the Container Terminal at the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) to arrive at the proposed indexed reference tariff for this project is with reference to base WPI of 1 January 2008 and 1 January 2014. This Authority on 7 April 2015 has approved the escalation factor for the base WPI of 1 January 2008 and 1 January 2015 as 35.08% which has also been intimated to all the concerned Major Port Trusts and BOT operators including KPT vide our letter No.TAMP/12/2009-Misc dated 8 April 2015 and is also uploaded in the

website of TAMP www.tariffauthority.gov.in. The KPT was, therefore, requested to revise the indexed reference tariff suitably considering the updated escalation factor as on 1 January 2015 and forward the revised draft Scale of Rates.

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, the KPT proposal dated 4 April 2015 was circulated to all concerned users/ user organizations/Prospective bidders as consulted on the earlier proposal of KPT for comments vide our letter dated 9 April 2015. None of the users/user organization/ Prospective bidders have submitted their comments except M/s. ULAIPL vide its e-mail dated 14 April 2015. The comments received from ULAIPL was forwarded to KPT as feedback information. The KPT has responded to the comments of ULAIPL vide its e-mail dated 30 April 2015.

7. A joint hearing in this case was held on 16 April 2015 at the premises of KPT. The KPT made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the KPT and the concerned users/users organization and Prospective bidders have made their submissions.

8. The KPT vide its email dated 17 April 2015 under cover of its letter dated 16 April 2015 furnished revised proposed draft SOR (considering the updated escalation factor as on 1 January 2015 as 35.08% on the approved upfront tariff for Container Terminal at the JNPT instead of 31.58% adopted by it earlier). Subsequently, the KPT while furnishing the reply to the points of action decided at the joint hearing, had furnished final revised proposed SOR correcting the deficiencies pointed out by ULAIPL in the draft proposed Scale of Rates.

9. As decided at the joint hearing, the KPT was requested vide our letter dated 23 April 2015 to take action on the following points arising out of joint hearing proceedings. The KPT vide its e-mail dated 30 April 2015 has furnished its reply. A summary of the points of action required to be taken by KPT as decided at the joint hearing and the response of KPT is tabulated below:

Sl. No.	Action points requested by us	Reply of KPT
(i)	At the joint hearing, the KPT intimated that M/s.IL&FS Maritime Infrastructure Company Limited (IMICL) one of the prospective bidders which is not included in the list furnished by them earlier has also been invited to attend the joint hearing by the port. As decided at the joint hearing, the KPT was requested to forward a copy of its proposal dated 4 April 2015 to IMICL with a request to furnish its comments thereon simultaneously to KPT and TAMP by 19 April 2015 and the KPT was to furnish its response thereon in two days' time thereafter, as agreed by the Port. We have not heard anything from the KPT in this regard so far. The KPT to intimate the action taken in this matter and also forward a copy of the communication send by it to IMICL in this regard for our records.	During the joint hearing ILFS had supported the tariffs proposed. Request from them regarding structuring of License fee and other concession terms shall be appropriately addressed at RFP stage. A copy of the proposal was forwarded to M/s.IL&FS and a copy of the comments offered vide their letter dated 30.04.2015 to KPT is forwarded. [The comments of IL & FS on the subject proposal is brought out in the subsequent paragraph].
(ii)	Expedite furnishing point-wise comments on the comments dated 14 April 2015 of one of the prospective bidders i.e. M/s.United Liner Agencies of India (Pvt.) Ltd. (ULAIPL) which was already forwarded to KPT vide our letter of even number 15 April 2015.	(a). Replies to ULA's comments vide their letter dated 14 th April is furnished which is already brought out in the preceding paragraphs. (b). During the joint hearing, ULA referred to an opinion from AGI and proposed not to consider ceiling rates approved by TAMP for royalty calculation purpose. However, as per TAMP Guidelines, revenue share shall be calculated based on TAMP approved tariffs only and not the rates after considering discounts/rebates.
(iii)	The Kandla Port Steamship Agents Association (KPSAA) has furnished its arguments in writing as agreed at the joint hearing. A copy of the said letter dated 20 April 2015 of KPSAA is attached herewith. The KPT is requested to examine the same and furnish its views thereon by 26 April 2015.	Replies to comments of KPSAA's is furnished which is brought out in the subsequent paragraphs.
(iv)	At the joint hearing, it emerged that the proposal of the KPT envisages utilization of already existing old equipment by the Concessionaire on payment of annual lease for 12 years as well as deployment of few new equipment by the Concessionaire. Thus, the container terminal project of the KPT is not a green field project. In view of the above position, as informed at the joint hearing, the proposal of KPT to adopt the upfront tariff approved by the Authority for container terminal of the JNPT, though is as per clause 2.2. of the tariff guidelines of 2013, cannot be adopted in too. The Kandla Port Steamship Agents Association (KPSAA) present at the joint hearing had also strongly argued for reduction in the proposed rate on the grounds that the rates proposed based on the JNPT upfront tariff looks on a very higher level which may not be attractive to bring back container trade to Kandla. <u>The KPT may, therefore, relook at its proposal and propose suitable reduction in the proposed tariff.</u>	Stakeholders and TAMP agreed during the joint hearing that the proposal is in line with TAMP Guideline 2013. However, TAMP has asked KPT to relook at its proposal and propose suitable reduction in the proposed tariffs. However, prospective applicants have supported the proposed tariffs. Further also referred that in case of Clean Cargo Berth at Paradip and JNPT 330 m container handling facility, despite being small facilities than Kandla Container Terminal, the rates of Tariff Order approved for JNPT under 2008 Guidelines have been adopted. <u>KPT is of the view that the proposal is in line with Tariff Guidelines of 2013 which asks to refer the tariffs from already approved rates in toto without any change.</u>

(v)	At the joint hearing, a new point was raised by ULAIPL that in the restructured proposal, the KPT proposes to transfer railway line No.12 to the BOT operator for which the KPT envisages to collect ₹ 3.59 crore upfront payment from the operator. Citing that this capex is included in the project cost and moreover, the BOT operator has to undertake development of part of the land and railway siding and has to maintain the railway siding during the project period, ULAIPL has sought a separate rate for rail borne cargo for this facility. In this context, ULAIPL has referred to a separate rate of ₹ 4 per tonne notified in the SOR of the KPT as special port charges for rail borne cargo to recover capital cost and maintenance of railway infrastructure at the port. At the joint hearing, the KPT also appeared to support the point made by ULAIPL for a separate rate for rail borne cargo for availing the railway siding facilities in this project. In this context, <u>the KPT should clarify as to how a separate tariff for railway siding will fit under clause 2.2. of the tariff guidelines of 2013 filed by KPT adopting the upfront tariff notified for the container terminal at JNPT. If the request of ULAIPL to levy a separate rate for rail borne cargo for availing the railway siding facilities is acceptable to KPT, the KPT should immediately propose the quantum of levy duly justified with cost details with calculations to arrive at the rate based on the share of capacity of cargo that may avail railway siding facilities.</u>	<u>As per Tariff Guidelines of 2013, separate tariff for said charge of ₹ 4/MT does not seem to be applicable to be levied by the Concessionaire since TAMP Guidelines 2013 requires to refer the Tariffs approved under 2008 as given in approved order except for application of inflation from the base year.</u>
-----	--	--

10.1. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 9. (iii) above, the KPT vide its e-mail dated 30 April 2015 has furnished its comments on the arguments made by KPSAA.

10.2. The KPSAA has subsequently vide its letter dated 28 April 2015 made further submissions supporting the proposal of KPT for adopting the JNPT upfront Tariff. The submission made by KPSAA was forwarded to KPT vide our letter dated 30 April 2015. The KPT has not responded to the comments of KPSAA.

11. Again, the KPT vide its e-mail dated 30 April 2014 has forwarded the revised proposal setting right the omissions and commissions as pointed out by ULAIPL. The rates proposed by the KPT adopting the 35.08% of the indexation (as announced by us) on the rates of the JNPT are as follows:

Normal Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	4020.86	3247.62	2412.52	1948.57
2.	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2010.42	2010.42	2010.42	2010.42
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	618.60	618.60	618.60	618.60

The KPT has reiterated the Performance standards of its earlier proposal, as mentioned at para 4.3 (xiii).

12. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 9.(i) above, the KPT has forwarded a copy of the comments of IL&FS, a prospective bidder vide its letter dated 30 April 2015 forwarded to KPT to us. The KPT vide its letter dated 7 May 2015 has furnished its reply on the comments of IL&FS.

13. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

14. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) The proposal of the Kandla Port Trust (KPT) is for fixation of reference tariff for upgradation, operation and maintenance of container terminal at Berth Nos.11 and 12 on Build, Operate, Transfer (BOT) basis on “As is where Basis” at Kandla Port adopting the upfront tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/29/2013-JNPT dated 13 August 2013 for container handling facility at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT).
- (ii) As already brought out in the earlier part of this order relating to factual position, the KPT had earlier filed the proposal for fixation of reference tariff for the same project following the principles of tariff guidelines of 2008 for fixation of upfront tariff in line with clause 2.4 of the tariff guidelines of 2013. Based on the proposal filed by the KPT, this Authority had passed an Order No.TAMP/43/2014-KPT

dated 28 November 2014 fixing reference tariff for Operation and Maintenance of Berth Nos.11 and 12 in Kandla Port.

Subsequently, one of the prospective bidders consulted during the processing of the case viz. the United Liner Agencies of India (Private) Ltd. (ULA IPL) sought review of the said Order. One of the points made by ULA IPL was to review the optimal capacity considered for determining the reference tariff in the said Order. When the comments of the KPT was sought, the point made by the ULA IPL was fully supported by the KPT. That being so, this Authority had passed an Order dated 5 February 2015 reviewing the Order of 28 November 2014. In the review Order, the optimal capacity of the terminal assessed at 6,37,728 TEU's per annum in the November 2014 Order was modified to 6,00,000 TEU's per annum and the reference tariff approved in the November 2014 Order underwent change for the reasons recorded in the said tariff Order of February 2015.

- (iii) The KPT has now, filed a fresh proposal for fixation of reference tariff adopting the upfront tariff for container handling facility at the JNPT. In this context, extract of the relevant Clause 2.2. of the reference tariff Guidelines of 2013 is given below for ease of reference:

"2.2. The Reference Tariff ("the Reference Tariff") for each commodity/category of commodities and each service/category of service or combination of service or services, as the case may be, shall be determined by TAMP for each Port based on a proposal from the concerned major Port. Such proposal shall contain the proposed Reference Tariff and "Performance Standards". The Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. In case no tariff has been fixed for that commodity at that Major Port Trust or if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned major Port Trust does not represent the project proposed to be developed, then concerned Major Port Trust can propose to TAMP any other tariff fixed under 2008 Tariff guidelines in any other major Port Trust which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification. While adopting the Reference tariff..... 15 days of receipt."

In nutshell, clause 2.2. of the Revised Tariff Guidelines of 2013, *inter alia*, requires this Authority to approve reference tariff based on the proposal of the concerned Major Port Trusts along with the Performance standards. For this purpose, the Major Port Trust can adopt highest upfront tariff fixed in its own port or the highest upfront tariff fixed in any other Major Port Trust. If upfront tariff under these two options do not represent the project proposed to be developed, then concerned major port trusts can propose reference tariff fixed following the principles of 2008 tariff guidelines in any other major port trust, which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification.

- (iv) As brought in the earlier paragraphs bringing out the factual position of the case, the KPT had earlier applied an escalation factor of 31.58% on the upfront tariff approved for the Container Terminal at the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) to arrive at the proposed indexed reference tariff. Subsequently, in the revised proposal dated 30 April 2015, KPT has applied updated escalation factor of 35.08% as on 1 January 2015. The KPT has also rectified few minor deficiencies observed by ULA IPL in the proposed SOR. The final revised proposal filed by the KPT dated 30 April 2015 is taken up for consideration by this Authority.
- (v) The KPT has filed the current proposal on the grounds that (a) the port did not receive price bids based on the reference tariff approved by this Authority despite extension given by port twice to offer price bids and (b). Non-response of bidders is mainly because of lower reference tariff approved by this Authority.

As regards the above points made by KPT, it is relevant to mention that the reference tariff fixed by this Authority in the November 2014 and February 2015 Order is based on the project cost estimated by the KPT and following the principles of 2008 guidelines. In fact, during the proceedings of the November 2014 Order, the ULA IPL had categorically stated that the tariff proposed by the KPT are viable and that it is neither too low nor very high.

In view of provision stipulated in clause 2.2. of the 2013 guidelines, the KPT was requested to furnish detailed and sufficient justification as to how the JNPT upfront tariff adopted by it is representative enough for the proposed facility. The KPT has, however, reiterated that no bids have been received at the reference tariff approved by this Authority, probably because the prospective bidders did not find the project economically viable and hence insisted approval of its proposal for reference tariff adopting the upfront tariff for container terminal of JNPT. The KPT has argued that this Authority has approved the JNPT upfront tariff for its another Container terminal at Tuna Tekra at KPT.

- (vi) The project envisages utilization of already existing old equipment as well as deployment of few new equipment by the successful bidder. Further, the upfront tariff for container handling facility approved by this Authority at Visakhapatnam Port Trust (VPT) vide Order No.TAMP/61/2012-VPT dated 11 January 2013 and for V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) vide Order No.TAMP/34/2008-VOCPT dated 16 October 2008 which are lower than the upfront tariff approved by this Authority for container terminal facility at JNPT are available. Therefore, and keeping in view that since its project is not a completely new project to be developed, the KPT was, during the processing of the case, requested to relook at its proposal and propose suitable reduction in the proposed tariff. However, the port has not proposed any reduction in the reference tariff. Instead, the KPT has maintained its stand and insisted to approve its proposal adopting the upfront tariff fixed for the JNPT. The KPT has, in an attempt to support the approach adopted by it also, drawn reference to the reference tariff approved by this Authority for clean cargo berth at Paradip, tariff notified by this Authority for 330 mtrs. container handling facility at the JNPT and reference tariff approved for container handling facility (Jawahar Dock) at Chennai Port Trust adopting the upfront tariff of JNPT for 1000 mtrs. berth. Even the ULAIPL has made such similar references.

With reference to the argument put forth by the KPT drawing reference to the reference tariff Order passed by this Authority in other Major Port Trusts and in its own port at Tuna Tekra in support of its proposal, it is to be noted by both the KPT and ULAIPL that all the these projects referred above were green field projects and were different from the project envisaged by the KPT at Berth No. 11 and 12. These projects did not involve taking over of existing equipment and deployment of few new equipment as envisaged by KPT in its project. It is relevant here to state that before notifying the tariff for container terminal operator of 330 mtrs. at the JNPT, an exercise was carried internally which showed that per TEU rate for 1000 mtrs. berth length and 330 mtrs. berth length are very much comparable. This has been elaborately explained in para 4(iii) of the Order No.TAMP/64/2014-JNPT dated 16 March 2015. In respect of CHPT which had its own upfront tariff for container terminal, based on the justification given by the CHPT then, as recorded in the relevant reference tariff order the CHPT was allowed to adopt the JNPT upfront tariff, as stipulated in the 2013 guidelines. In the case of the PPT also, based on the justification given by the PPT then and as recorded in the relevant reference tariff Order of the PPT, in view of the uniqueness of its project leading to an extraordinary situation warranting to adopt the rates from two different projects of a same port, the approach adopted by the PPT was approved by this Authority and the said Order clearly stated that it should not be quoted as precedence in fixation of Reference tariff by any other Major Port Trusts. That being so, the reference drawn by the KPT to the other cases in support of its proposal are not found relevant in its case.

- (vii) The other reasons put forth by the KPT during the processing of this case for adopting the upfront tariff of the JNPT Container Terminal and the views of the prospective bidders and user associations in support of the proposal of the KPT are given below:
- (a) It has stated that the prospective applicants and user organizations have supported the approach adopted by the KPT to adopt the upfront tariff of the JNPT. The KPT has strongly viewed that its proposal is in line with Tariff Guidelines of 2013 which requires the Major Port Trusts to refer to the already approved (upfront) rates in toto without any change and has sought approval of the same.
 - (b) Both the KPT and ULAIPL have stated that the project should be bankable and viable which was not so based on the reference tariff earlier approved by this Authority. ULAIPL has pointed out that this project is abandoned one. Arbitration process is still going on regarding the equipment. The KPT is not going to transfer title of equipment to the BOT operator even if the arbitration clears the matter and the title of equipment is transferred to KPT. Hence, it will not be in a position to raise any finance from Banks if title of equipment is not transferred to ULAIPL in the event it becoming the successful bidders.
 - (c) ULAIPL has stated that most of the traffic expected at the terminal is coastal cargo. For coastal cargo/ container, concessional tariff at 60% of the tariff for the foreign counterpart is applicable. Due to concessional tariff applicable to coastal container, the IRR works out very low at the reference tariff earlier approved by this Authority. Though the adopted rate of JNPT appears to be high, it has to be recognised that major container traffic will be coastal for which concessional (reduced) tariff is applicable.
 - (d) Both ULAIPL and Kandla Port Steamship Agents Association (KPSAA) have submitted that Kandla is a tidal port. There are restrictions on account of drafts and the night navigation and hence only smaller vessels can call the port. Under the present situation, only feeder and coastal traffic can come to Kandla port.

- (e) The ULAIPL and KPSAA have further submitted that at Kandla, the container traffic is zero. Operator will be put into lot of difficulty to attract container traffic. Thus, any line which has to call Kandla Port should have good lucrative offer only then the cargo can be shifted from any other port. Operator has to attract container traffic right from the scratch at this terminal.
 - (f). KPT and ULAIPL both have stated that the container terminal for Tuna Tekra at KPT is also based on adoption of the upfront tariff approved by TAMP for container handling facility at JNPT.
 - (g) ULAIPL has stated that it fully supports the current proposal of KPT to adopt the JNPT upfront tariff.
 - (h) The KPSAA, though earlier had submitted that the tariff proposed by the KPT need to be reduced, it has vide its subsequent letter dated 28 April 2014 stated that it has re-checked the KPT proposal and has drawn comparison to the tariff of the neighbouring facilities of Adani Mundra Container Terminal (AMCL) and stated that the rates of AMCL would be still higher by ` 1000/- TEU in comparison to rates proposed by KPT. It has requested that the tariff proposed by the KPT based on reference tariff of JNPT is to be retained.
- (viii). It is relevant here to mention that the two berths i.e. Berth No.11 and 12 for which the reference tariff is sought by the KPT were earlier operated by ABG Kandla Container Terminal Limited (ABGKCTL). However, for whatsoever reasons, these two berths have been taken over by the KPT in September 2013 from ABGKCTL. During the processing of this case, it has emerged that there are no bidders to take up this project at the reference tariff earlier approved by this Authority despite the efforts made by the KPT to invite bids of the Project. It is relevant here to state that the two berths 11 and 12 of length 545 mtrs. are lying idle and not recommissioned to facilitate EXIM trade since September 2013. It has to be recognised that berth is a scarce resource for any port and more so for a big major port like KPT. Non-utilisation of these two berths of 545 mtrs. primarily for want of a viable tariff in the opinion of KPT and prospective bidders is a loss to the national exchequer. The purpose of seeking approval of this Authority for the proposed reference tariff is stated to be for the purpose of inviting bids for the project. It is relevant to state here that the clause 2.2. of the tariff guidelines of 2013 requires this Authority to basically approve reference tariff based on the proposal of the port. In view of the above position and relying on the various reasons listed in para 13 (vii) (a) to (h) above as brought by the KPT/the prospective bidders viz. ULAIPL and the user organization viz. KPSAA during the proceedings of the case and also recognising that the proposal of the KPT for adoption of the upfront tariff of the JNPT is fully supported by prospective bidders and the KPSAA, this Authority is inclined to go with the proposal of the KPT for fixation of reference tariff for the Container terminal at berth nos.11 and 12.
- (ix) Most of the containers to be handled at these two berth are expected to be coastal container for which tariff applicable is 60% of the tariff prescribed for foreign cargo as per the coastal concession policy of the Government and feeder vessels. This means the successful bidder would not be in a position to realize revenue at the rates proposed by the KPT. The KPT has not refuted the submissions made by the prospective bidders and user organizations i.e. KPSAA, though neither the KPT nor the prospective bidders have indicated the share of coastal traffic. The above position is, therefore, solely relied upon. However, if at any time during the project period, the share of the coastal container traffic significantly comes down which in the view of the KPT may lead to windfall gain to the BOT operator, then in that case the KPT should ensure that the reference tariff fixed by this Authority in this exercise is got reviewed by the Competent Authority. The KPT should also make the above position abundantly clear in the bid document at the time of bidding stage itself to all the prospective bidders as well as in the Concession Agreement and it will be the sole responsibility of the land lord port KPT to ensure that a proposal is filed before the Competent Authority to get the reference tariff reviewed.
- (x) The upfront tariff for the JNPT container terminal, which is proposed to be adopted by the KPT for Reference tariff of the container terminal at berth nos.11 and 12, was notified by this Authority in March 2009. Para 9.1. of the JNPT Order dated 25 February, 2009 states that the base year of Wholesale Price Index (WPI) for indexation in the upfront tariff rates approved in the said Order will be 1 January, 2008. The KPT has arrived at the proposed reference tariff applying the applicable indexation factor of 35.08% with reference to the indexation factor occurring between the year 2008 and the year 2015.
- (xi) At the joint hearing, the ULAIPL made a new submission that in the restructured proposal, the KPT proposes to transfer railway line No. 12 to the BOT operator for which the KPT envisages to collect ` 3.59 crore upfront payment from the operator. Citing that this capex is included in the project cost and moreover, the BOT operator has to undertake development of part of the land and railway siding

and has to maintain the railway siding during the project period, ULAIPL has stated that a separate rate for rail borne cargo for this facility should be prescribed. In this context, ULAIPL has referred to a separate rate of ` 4 per tonne notified in the SOR of the KPT as special port charges for rail borne cargo to recover capital cost and maintenance of railway infrastructure at the port. Since the KPT appeared to support the submissions made by ULAIPL at the joint hearing for a separate rate for rail borne cargo for availing the railway siding facilities in this project, the KPT was requested to clarify as to how a separate tariff for railway siding will fit under clause 2.2. of the tariff guidelines of 2013. The KPT was also advised to propose the quantum of levy duly justified with cost details with calculations to arrive at the rate based on the share of capacity of cargo that may avail railway siding facilities, if the request of ULAIPL to enable the successful bidder to levy a separate rate for rail borne cargo for availing the railway siding facilities is acceptable to KPT.

The KPT on examining this matter has, however, changed its stand. The KPT has also admitted that the submission made by the ULAIPL is beyond the scope of the tariff guidelines of 2013 which requires to adopt the upfront tariffs approved under 2008 guidelines in toto. The KPT has also clarified that Tariff Guidelines of 2013 do not allow Concessionaire to levy separate tariff other than the adopted tariff duly escalated for arriving at the reference tariff.

As rightly stated by the KPT, clause 2.2. of the tariff guidelines of 2013 envisages to adopt the approved upfront tariff in toto subject to indexation from the base year to the relevant year in the adoption cases. The tariff guidelines of 2013 do not allow to pick and choose the rate based on adopted upfront tariff for few services and some different tariff determined following cost plus formula prescribed by the tariff guidelines of 2005 for only one particular service. The KPT has also not proposed any separate tariff for this category of cargo. In view of the above position, this Authority is not in a position to prescribe any separate tariff for such a facility. It is made explicit that the reference tariff prescribed by this Authority is for composite service for all the facilities offered by the Terminal operator.

- (xii) The KPT has rectified some minor deficiencies pointed out by ULAIPL in the proposed SOR. The words “loaded” and “Empty” have been added in the schedule 3.1., in Table D relating to handling charge for transshipment containers the first slab is corrected as 1-3000 TEUs instead of 3000 TEUs, and the words “in ” are added after the words “Rate per TEU” in schedule 3.3. Charges for Miscellaneous Service rendered to the container vessels. These minor changes in the adopted SOR of JNPT do not involve any change in the adopted Scale of Rates of JNPT and hence is approved as proposed by the KPT. Apart from that, the ULAIPL has also listed down various clauses relating to performance linked tariff, grievance redressal, mandatory disclosure by operators etc., with a request to incorporate the same as notes in the Scale of Rates. The KPT has not included the same in the proposed SOR. This Authority has recently, in the reference tariff of the three cases of the V.O. Chidambaranar Port Trust prescribed the general notes for performance linked tariff as per tariff guidelines of 2013 which are incorporated in the SOR approved by this Authority. The other provisions of the tariff guidelines 2013 relating to grievance redressal, mandatory disclosures, etc., are prescribed in this Order approved by this Authority. They need not form part of the SOR.

- (xiii) (a) As stated earlier, Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. The KPT has proposed Performance Standard for container terminal at Berth Nos. 11 and 12 at 20 moves/crane/hour for gross output/hour and has stated that the proposed performance standards is as per the November 2014 Order.

In this context, it is relevant here to mention that in the November 2014 Order, reference tariff was determined following the principles of 2008 guidelines based on the proposal then filed by the port. Therein, for assessing the optimal capacity, the handling rate of crane is considered at 20 moves/crane/hour and hence the performance standard was allowed to be prescribed as proposed by the KPT at 20 moves/crane/hour as it matched with the handling rate (productivity) considered for the capacity assessment.

- (b) The current proposal of the KPT is an adoption of the JNPT upfront tariff. The argument of the KPT that the performance standard of 20 moves/cranes/hour is proposed due to the fact that in the proposed project, the cranes are not new and that two out of four cranes are of lower capacity and lying idle since September 2013 is not found relevant in the current exercise where the KPT has adopted the JNPT rate. The KPT itself has, on the point made by ULAIPL for a separate tariff for railway siding, categorically mentioned that in adoption case tariff has to be adopted in toto. The upfront tariff approved for JNPT is based on the productivity of 25 moves per crane per hour, among other things. If the upfront tariff of JNPT is to be adopted, the performance standard also has to be adopted in toto as considered

for arriving at the JNPT upfront tariff. If the reduced performance standard as proposed by the KPT is to be prescribed then the tariff adopted also needs to be tinkered with i.e. reduced which is not proposed by the KPT nor envisaged in the tariff guidelines of 2013. In view of the above position, the performance standard in terms of Gross output/hour is prescribed at 25 moves/hour/crane.

As regards the submission made by the KPT that the tariff guidelines of 2013 require Performance Standards are to be proposed by the Major Ports, but no reference has been provided under the Guidelines in this respect, it is relevant to mention that a letter has been addressed to the Ministry of Shipping requesting to advise all the Major Port Trusts to propose reasonable and achievable Performance Standards which should not be lower than the output (handling) rate considered in the optimal quay capacity calculation of the PPP project. Since the proposal of the KPT is based on adoption of the JNPT rate as stated above, the handling rate of 25 moves/crane/hour considered for arriving the adopted rate is considered for prescription of performance standard. It is relevant here to mention that 25 moves/crane/hour is prescribed in all the container terminal projects of other Major Port Trusts like Chennai Port Trust (CHPT), Kolkata Port Trust (KOPT) including at Tuna Tekra of KPT. As regards the point made by ULAIPL about calling of feeder and coastal vessels at Kandla Port, it may be relevant to mention that this is only a present phenomena due to restrictions on draft and night navigation as reported by both ULAIPL and the KPSAA. Improvement in the reported constraints during the project period has not been ruled out either by the KPT or by ULAIPL/KPSAA. Moreover, the upfront tariff of JNPT container terminal is arrived adopting the 25 moves/hours/cranes for capacity computation. The KPT has adopted the JNPT upfront tariff and hence, performance standard considered for JNPT upfront tariff has to be adopted. Therefore, and keeping in view the overall position of the proposal, this Authority is not in a position to accord approval for 20 moves solely on the ground that 17 moves for feeder vessels have been approved in the proposal of the JNPT for fixation of reference tariff vide tariff Order dated 13 August, 2013, quoted by one of the bidders.

- (c) The other performance standards prescribed by the KPT relating to Transit Storage Dwell Time for Import and Export Containers, Turnaround Time for receipt/delivery operation are seen to be in line with the performance standards prescribed in the Reference tariff Schedule of container terminal at Tuna Tekra and hence are prescribed as proposed by KPT.
- (xiv) The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November, 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order No. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November, 2014 has, inter alia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

“Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/Competent Authority.

Therefore, the definition of Coastal Vessel proposed by the KPT has been modified with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel'.

15.1. Subject to above analysis, the Reference Tariff Schedule and the Performance Standards as proposed by the port are attached as **Annex-I** and **Annex-II** respectively.

15.2. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for upgradation, operation and maintenance of container terminal at Berth Nos.11 and 12 on Build, Operate and Transfer (BOT) basis at Kandla Port and notify it along with the Performance Standards.

15.3. If at any point of time during the project period, the share of coastal container to be handled by BOT operator significantly reduces as compared to the foreign containers, the reference tariff approved by this Authority should be reviewed and KPT being the licensor port should ensure that the reference tariff is reviewed. The KPT therefore, should make the above position abundantly clear in the bid document at the time of bidding stage itself to all the prospective bidders as well as in the Concession Agreement.

16.1. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in

respect of PPP Projects. Accordingly, the KPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Licence Agreement in respect of PPP Project.

16.2. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

16.3. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Licence Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

16.4. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

16.5. In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

16.6. After considering the views of the Major Port Trust, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

16.7. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

16.8. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

16.9. As stipulated in Clause 6.2 of the revised 2013 guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the Licensee of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the KPT. The KPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Licence Agreement.

16.10. As stipulated in Clause 6.3.1 of the revised 2013 guidelines, within 15 (fifteen) days of the signing of the Licence Agreement, the concerned operator will forward the Licence Agreement to this Authority which will host it on its website.

16.11. As stipulated in clause 6.3.2 of the revised 2013 guidelines, the Licensee shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

16.12. As stipulated in clause 6.3.3 of the revised 2013 guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from the Licensee about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

16.13. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

16.14. The performance norms for the project should be clearly brought out in the bid documents. The Licensee is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/ Licence Agreement.

16.15. The actual performance of the Licensee will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the KPT. If any action is to be taken against the operator, the KPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Licence Agreement.

[F. No. ADVT.-3/4/Exty./143/2015(114)]

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

Annex - I

KANDLA PORT TRUST

TARIFF SCHEDULE FOR “DEVELOPMENT, OPERATION AND MAINTENANCE OF CONTAINER TERMINAL AT BERTHS NOS.11TH AND 12TH BOT BASIS AT KANDLA PORT.

CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS

1.1. DEFINITIONS – GENERAL

- (i) **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Terminal or place in India to any other Terminal or place in India having a valid coastal license issued by the Competent Authority/Director General of Shipping.
- (ii) **“Foreign-Going vessel”** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii) **“FCL”** means Containers said to contain Full Container Load.
- (iv) **“LCL”** means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (v) **“Hazardous container”** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (vi) **“Import container”** means a container discharged from one vessel, stored in container yard and transported out through Road or Train.
- (vii) **“Export container”** means a container arrived by road or Train, stored in container yard and loaded on the assigned vessel.
- (viii) **“Port area”** means the custom bound area/Port operational Area of the Port.
- (ix) **“Normal Container”** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (x) **“Reefer Container”** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xi) **“Hazardous Container”** shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (xii) **“Transshipment Container”** shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.
- (xiii) **“Over dimensional Container”** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard container and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xiv) **“Shut out Container”** shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be a shutout container.
- (xv). **“Back To Town Container”** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.
- (xvi). **“VIAN”** means Vessel Identification Advice Number.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i) (a) A foreign going vessel of Indian Flag having a General trading License can convert to Coastal run on the basis of a Custom Conversion Order.

- (b) A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- (c) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (d) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (e) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (ii) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (iii) Vessel related charges shall be levied on Shipowners/Steamer Agents.
- (iv)
 - (a) The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b) The container related charges for all Coastal should not exceed 60% of the normal container related charges.
 - (c) In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from/ to quay to/ from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
 - (d) For the purpose of this concession, container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (e) The charges for coastal containers/vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (v) Interest on delayed payments/refunds:
 - (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b) The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal interest rate will apply to both the operator and the port users equally.
 - (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services/use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and/or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vi) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (vii)
 - (a) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
 - (b) The Operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (viii) The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

CHAPTER 2—VESSEL RELATED CHARGES

Vessel Related Charges shall continue being collected by Kandla Port Trust as per the terms and conditions of Scale of Rates of KPT as revised from time to time.

CHAPTER 3—CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERIZED CARGO**GENERAL TERMS AND CONDITIONS:**

- (i) A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (ii) Containers less than and up to 20' will be reckoned as one TEU (Twenty Equivalent Unit) and more than 20' and up to 40' will be reckoned as one FEU (Forty Equivalent Unit) for the purpose of tariff.
- (iii) All charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed.
- (iv) Containers other than that of standard size requiring special devices/slides/handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damage containers and any other type requiring special devices.

3.1. CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerised cargo passing through the port

A. Normal Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in `)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	4020.86	3247.62	2412.52	1948.57
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2010.42	2010.42	2010.42	2010.42
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	618.60	618.60	618.60	618.60

B. Reefer Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in `)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	4020.86	3247.62	2412.52	1948.57
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2010.42	2010.42	2010.42	2010.42
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	618.60	618.60	618.60	618.60

C. Hazardous Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in `)	
		Foreign Container	Coastal Container
		Loaded	Loaded
1.	From Ship to container yard or vice versa	5026.98	3016.55
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2512.58	2512.58
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	773.24	773.24

D. Transshipment Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in `)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	1-3000 TEUs	4639.44	4020.86	2783.66	2412.52
2.	3001 - 6000 TEUs	4330.15	3711.57	2598.09	2226.94
3.	6001 - 9000 TEUs	4020.86	3402.26	2412.52	2041.36
4.	Thereafter	3711.57	3092.97	2226.94	1855.78

Notes:

- (1) Rate is based on total TEUs brought by the Shipping Lines or agents in the same financial year.
- (2) A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.

E. Over Dimensional Cargo Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in `)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	8041.72	6495.23	4825.03	3897.14
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	4020.86	4020.86	4020.86	4020.86
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	1237.18	1237.18	1237.18	1237.18

Note: The consolidated charges as above include the following elements, viz. stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.

3.2. DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER, STORED IN THE PORT PREMISES:

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in `)		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in Length
1.	Non-ICD/ CFS Import - loaded			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
2.	Non-ICD/ CFS Import - Empty			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in `)		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in Length
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
3.	Non-ICD/ CFS Export - Loaded			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
4.	Non-ICD/ CFS Export - Empty			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
5.	CFS Import loaded - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
6.	CFS Import empty - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
7.	CFS Export loaded - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in `)		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in Length
	4-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
8.	CFS Export empty - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	491.69	983.38	1475.07
	7-9 days	584.90	1169.79	1754.69
	10-12 days	695.66	1391.32	2086.99
	13-15 days	826.69	1653.38	2480.07
	16-18 days	982.03	1964.06	2946.09
	19-22 days	1168.44	2336.88	3505.33
	23-26 days	1389.97	2779.95	4169.92
	27-30 days	1652.03	3304.06	4956.09
	Thereafter	1965.41	3930.83	5896.24
9.	ICD Import and Export loaded or empty – moved by rail			
	First 5 days	Free	Free	Free
	5-15 days	982.03	1964.06	2946.09
	16-30 days	1965.41	3930.83	5896.24
	Thereafter	3930.83	7861.66	11792.48
10.	Transshipment- loaded			
	First 15 days	Free	Free	Free
	16-30 days	1965.41	3930.83	5896.24
	Thereafter	3930.83	7861.66	11792.48
11.	Transshipment- Empty			
	First 7 days	Free	Free	Free
	8-15 days	1168.44	2336.88	3505.33
	Thereafter	3930.83	7861.66	11792.48

Notes:

- (1) The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment/delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays but excludes Custom notified holidays and port non working days.
- (2) Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall loose the concessional dwell time as prescribed in Item (4) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item no. 1 or 2 as applicable.
- (3) Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of Dwell time charges fees and shall be charged at the rates in item (4) above. In such cases additional shifting charge will be applicable for movement of container to container yard to ICD yard.
- (4) A container from foreign port landing at the container terminal for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.

- (5) Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD will enjoy the free period applicable to normal import container only. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- (6) The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/ delivery.
- (7) Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- (8) Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
- (9) In case of stuffing the containers inside the port, the dwell time charges will be applicable as follows:
 - (i) Prior to stuffing, dwell time charges as applicable to empty containers will be charged.
 - (ii) Free period and dwell time charges as applicable to loaded export containers will be charged from the day following the day of completion of stuffing and intimation to Port.
- (10) In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the de-stuffing is completed.
- (11) The storage charges shall not accrue for the period during which the Terminal is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.
- (12) The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:
 - (i) The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii) If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b) the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii) The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.
 - (iv) Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

3.3. CHARGES FOR MISCELLANEOUS SERVICES RENDERED TO THE CONTAINER VESSELS:

A. Reefer Monitoring and Connection

S. No.	Description	Rate per TEU (in `)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel (°)	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	301.59	301.59	301.59	301.59

Note:

Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Containers also

B. Other Services Rendered

S. No.	Description	Rate per TEU (in `)	
		Foreign Going Vessel	Coastal Vessel (°)

		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Shifting of containers from one yard to a another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery.	2604.65	2604.65	2604.65	2604.65
2.	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	306.35	306.35	306.35	306.35

C. Opening of Hatch Cover and Replacing it

S. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in `)	
		Foreign Going Vessel	Coastal going vessel
1.	When placing it on the Quay	4524.60	2714.76
2.	Without placing it on the Quay	1809.57	1085.75

Note: If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

D. One Hatch to Another Hatch or within the Same Hatch

S. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in `)			
		Foreign Going Vessel		Coastal going vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	1507.99	1507.99	904.79	904.79
2.	Other than (a) mentioned above	6032.58	6032.58	3619.55	3619.55

4. GENERAL NOTES:

- (i) The Reference Tariffs will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of Reference Tariffs will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- (ii) From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensor would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.
- (iii) The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv) On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v) In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi) After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii) While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

- (viii) From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annexure - II**Performance Standard**

Sl. No.	Performance Standard	
1.	Gross Berth Output	25 Moves/Crane/hour
2.	Transit Storage Dwell Time for Containers	
	Import	2 Days
	Export	4 Days
3.	Turnaround Time for receipt/delivery operation	
	Trailer for Containers (Single operation)	2 hours
	Trailer for Containers (Double operation)	4 hours
	Rake for ICD Containers (Single operation)	6 hours
	Rake for ICD Containers (Double operation)	12 hours